MIRA KOLAR

SENJSKA ŽELJEZNICA

Mira Kolar
Filozofski fakultet
HR 10000 Zagreb

UDK:949.75:625(497.5)(091)
Izvorni znanstveni članak
Ur: 1999-01-15

Ovaj rad daje presjek borbe grada Senja da dobije željeznicu i ističe otpore koji su onemogućili izgradnju te pruge koja je za Senj kao trgovački grad bila životno značajna. Od 1829., kada je inž. Kajetan Knežić izradio prvi projekt za senjsku željeznicu, pa do 1941. bilo je mnogo planova koji su označavali prilagođivanje Senjana promijenjenim političkim okolnostima, osobito kada je Bosna ušla u okvir iste države u kojoj je bio i Senj. No sve je bilo uzalud. Senj nije nikada dobio željeznicu.

Naslov je pomalo apsurdan kada se znade da Senj ni danas nema željezničke pruge. No ipak je tema opravdana jer se 150 godina govori o senjskoj pruzi i ona ostaje san mnogih Senjana do današnjeg dana. I danas se čuje za vrijeme karnevala pjesmica: "Mi smo, braćo Senjani, svi željezničari, vozit ćemo Bihać - Senj dok se ne pokvari."[1]

Međutim, od velikih očekivanja da će željeznička pruga izbiti na Jadran upravo u Senju, povezujući unutrašnjost Hrvatske s Jadranom, pa do 1941., kada se očekivao ma kakav spoj s unutrašnjošću, senjsko željezničko pitanje prolazi kroz mnogobrojne faze, na koje želimo upozoriti, kao i na snage koje su se borile da se ta pruga gradi, i na one koji su bili protiv toga.

Planovi do godine 1864. Prvi put javlja se ideja o spoju zaleđa s Jadranskim morem, tj. Siska sa Senjom, još godine 1829., kad je major i inženjer Kajetan Knežić, specijalist za ceste, načinio prijedlog o izgradnji kombinirane

[1] Zahvaljujem prof. Anti Glavičiću, koji mi je nesebično dao taj podatak.

željezničko-cestovne veze od Siska do Senja. Ta je željeznica trebala na potezu Sisak - Karlovac ići lijevom obalom Kupe, a od Karlovca je trebala iskoristiti staru Jozefinsku cestu do Senja. Prijedlog je podnesen u vremenu kada je Drino-poljskim mirom oslobođen put ruskim brodovima sa žitom do Sredozemlja, no Ugarsko namjesničko vijeće nije htjelo podržati Knežićev prijedlog jer je zaobilazio Rijeku i Ugarsko primorje, pa su onda 1834. obustavljeni svi radovi, a od svega je bilo koristi za Senj samo to što je konstruirana Jozefinska cesta do Senja sredstvima Krajiškoga proventnog fonda. Knežićev projekt iz 1838. o povezivanju Vojnog Siska s Bandinim Selom, i onda 23 km dugom prugom do Jozefinske ceste, također nije realiziran, iako bi to bio najkraći put žitne trgovine od Siska do Senja za čiju je izgradnju trebalo 1,400.799 forinti.[2] Prijedlog izgra-dnje krajiške željeznice doveo je u Rijeci do velikog uznemirenja i to je početak dugogodišnjeg animoziteta između Rijeke i Senja. Argumentacija Senja bila je da je planirana krajiška željeznica od Siska do Senja najkraći put do mora. Riječani su se pak pozivali na povoljniji smještaj svoje luke i već izgrađena skladišta.

Otpisima Ratnog vijeća u Beču br. 1580 od 2. travnja 1838. i br. 466 od 31. siječnja 1839. bilo je naloženo Knežiću da izradi potpunu građevnu osnovu za krajišku željeznicu i on je tome i udovoljio svojim izvještajem od 24. siječnja 1840. Međutim, upravo je taj izvještaj potaknuo i Mađare da počnu razmišljati o željeznici koja bi najkraćom linijom omogućila izvoz žita iz Banata, Bačke i Slavonije, i krajeva južne Mađarske uz Dravu i izvan krajiškog područja. Već 1844. Lajoš Kossuth objavio je projekt pruge Veliki Varadin - Vukovar - Sisak - Rijeka, a dakako da su i austrijski privrednici imali svoje planove kojima su sav promet željeli usmjeriti prema Trstu.[3] U 18. Kossuth i Ugarski sabor uzimaju Budimpeštu kao centar svih pruga u ugarskom dijelu Monarhije, uključujući tu dakako i Hrvatsku, koju su smatrali sastavnim dijelom svog teritorija.

Godine 1849. Senj predlaže Banskom vijeću u Zagrebu da uzme u razmatranje: 1. izgradnju željeznice Sisak - Bandina Sela; 2. dovršenje senjske luke; 3. ustanovljivanje stalnog brodovlja na liniji Zemun - Sisak; 4. plovidbu Savom Zemun - Sisak i po noći; 5. osnivanje trgovačke i nautičke škole u Senju; 6. ukidanje financijskih straža u Primorju; 7. slobodnu prodaju dalmatinskih vina iz Senja u Krajinu; 8. prolaženje diližanse kroz Senj; 9. gradnju Chausse od Josepfstala (predgrađe Zemuna) prema Vojniću do karlovačko-sisačke ceste.[4]

[2] M. VALENTIĆ, 1990, 45-47.
[3] V. HLAVINKA, 1927, 3-4.
[4] *List měsečni Hrvatsko slavonsko gospodarskog društva,* 1849, br. 7, 112.

Bila je to ponovno reakcija na događanja iz 1848., kad željezničko pitanje nipošto nije ostajalo po strani. Naime, 1848. nadmjernik Franz Kreuter u posebnoj brošuri na želju jednoga ugarskog društva, na čijem je čelu bio Kossuth, izradio je program pruge od Zemuna do Karlovca i do Rijeke. On izgradnju pruge na Senj zbog bolje luke ističe kao dosta nesigurnu, jer da nisu izvršena istraživanja, a naglašava problem Velebita i Rijeke.[5] Svakako je zanimljivo da je Kreuter spomenuo važnost Vukovara kao ključne točke na Dunavu, ističući da željeznica može ići dravskom ili savskom dolinom, pa postavlja pitanje treba li početna točka biti Zemun.[6]

Ernst Adolfs Joanelli objavio je 1851. u *Agramer Zeitungu*, a onda 1852. i kao posebnu brošuru na njemačkom *Hrvatsko željezničko pitanje s osobitim osvrtom na opće prilike u odnosu na austrijsku trgovinu na Jadransko more*.[7] On je zastupnik dioničkog društva Južnih željeznica koje su već 1850. započele s trasiranjem pruga od Zidanog Mosta do Zagreba i do Siska, ali i od Zagreba do Karlovca, a prema Hlavinki trasirala se i pruga do Senja. Međutim, sve te trase društvo nije namjeravalo brzo izgraditi kako ne bi umanjilo važnost svoje glavne pruge Sisak - Zagreb - Trst, imajući od ove pruge velike koristi.[8] Joanelli uočava da postoje različite mogućnosti izgradnje pruga prema jugu, te kako su sisački trgovci 18. prosinca 1851. uputili ministru trgovine Carlu Ludwigu v. Brucku predstavku upozoravajući da se preko Siska prema desetogodišnjem prosjeku izveze 3,000.000 centi, od čega za Zagreb, Kranjsku i Štajersku 600.000 centi, za potrošnju u Dalma-ciji i Vojnoj krajini 700.000 centi, dok se preko Rijeke izveze u inozemstvo 300.000 metričkih centi žita, a preko Senja 125.000 centi, i druge robe (duhana, vune, mesa) 300.000 centi, bačve i dužica 1,200.000 centi, brodskog drva 25.000 centi itd.[9]

Godine 1857. Trst je bio povezan s Bečom željezničkom prugom, no to je samo potaknulo trgovce Siska, Karlovca, Senja, ali i čitave Ogulinske pukovnije, na nadu da će pruga proći, odnosno doći do njih. Još 1852. ugledni senjski trgovac drvom i vinom A. Vranycany zatražio je gradnju "makar konjovozne željeznice od Karlovca do Senja".[10] Kada je je 1. listopada 1862. puštena u promet i pruga Zidani Most - Zagreb - Sisak, ponovno se otvorilo više mogućnosti. Međutim, nastavak gradnje pruge prema istoku i prema jugu

[5] F. KREUTER, 1848; F. VANIČEK, 1862, 8-9.

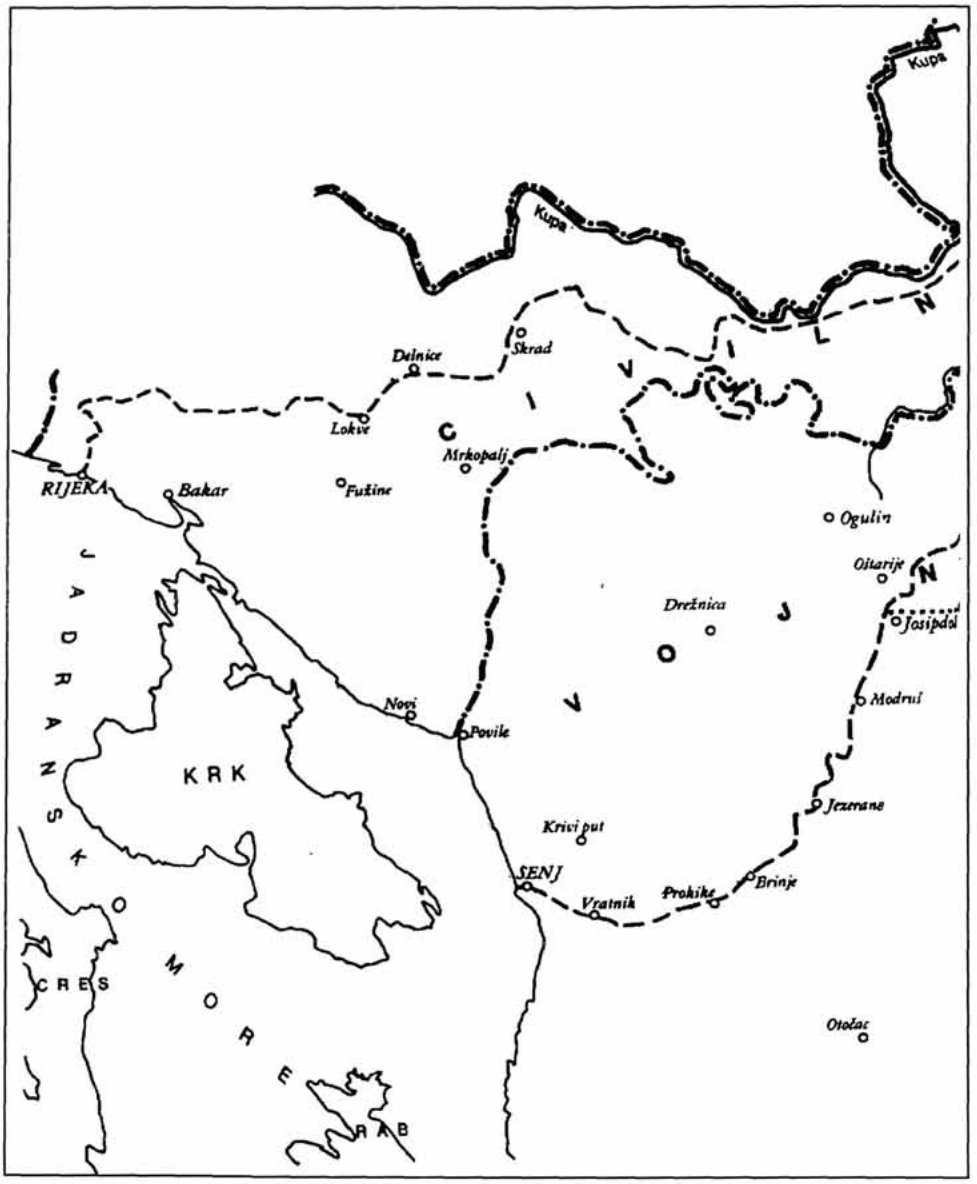
[6] *Das Donau-Adria-Bahnnetz*, 1865, 19.

[7] E. A. JOANELLI, 1852.

[8] V. HLAVINKA, 1927, 4.

[9] V. HLAVINKA, 1927, 79.

[10] M. VALENTIĆ, 1990, 58.



Sl.1. Knežićev projekt senjske pruge od 1838. (M. VALENTIĆ, 1990,40)

uzburkao je i privredne i vojne duhove u Hrvatskoj, te je 1862. ban Josip Šokčević sazvao u Zagrebu konferenciju koja je razmotrila različite želje i različite mogućnosti. Pokazalo se da se interesi društva Južnih željeznica, koje

je 1858. dobilo koncesiju za izgradnju pruga u Hrvatskoj, ne poklapaju u potpunosti s interesima privrednika u Hrvatskoj, no i tu je bilo različitih želja vezanih uz lokalne i regionalne interese. Konferencija je zaključila da bi Zagreb trebao biti prometno željezničko središte, no to je bilo protivno onom mišljenju koje je zauzela Dvorska kancelarija na čelu s Ivanom Mažuranićem i osobito Ognjeslavom Utješenovićem Ostrožinskim, koji su se zalagali za što bržu izgradnju pruge Zemun - Vojni Sisak - Karlovac - Ogulin, odakle bi se izgradili priključci za Rijeku i Senj, kako bi se spriječilo da promet otječe kroz Sisak i Zagreb prema Trstu, ostavljajući bez posla primorske luke. Kancelar Ivan Mažuranić dobio je odlukom cara Franje Josipa 13. travnja 1863. njegov pristanak za izgradnju te pruge, a 25. svibnja 1863. uspio je izboriti da je koncesija za tu prugu od Ministarstva trgovine i Ministarstva rata dana Villermontovu društvu iz Bruxellesa, jer nije dobio sredstva iz državne blagajne kako bi se pruga mogla izgraditi domaćim snagama. Vodstvo Južnih željeznica čini, međutim, goleme napore kako bi se spriječila izgradnja te pruge, a onda su se tome pridružili i Mađari, koji su svoju alfeldsku željeznicu, koja je samo dijelom trebala proći kroz hrvatsko područje, vidjeli na potezu Nagy Varad - Szeged - Subotica - Osijek - Rijeka.[11]

E. A. J. (Ernst Adolpho Joanelli) objavljuje u Beču 1863. novu studiju o željeznici Zemun - Rijeka na njemačkom jeziku, zalažući se da se pruga koja je 1862. došla do Zagreba, a započelo se i s trasiranjem pruge do Karlovca, nastavi do Rijeke, jer: "Leider sind jedoch die maritimen und Localverhaeltnisse von Zeng nicht von der Art, dass es geignet waere, oder je geignet werden koennte, die Ausgangspunkt einer so wichtigen Eisenbahn zu werden", iskazujući da je senjska luka loše građena, da nema vode i da nema mjesta za velika skladišta. Ipak Joanneli ističe: "... doch bleibt Zeng wegen seiner Lage fast in der Mitte der oberen Militaergraenze zu der es auch gehoert und wegen seiner Naehe an Dalmatien immerhin der Beachtung wert und vermittelt auch jetzt schon einen Handelsverkehr von 7 - 800.000 Centner.[12] Odbija i izlaz pruge na Bakar, jer da je Bakar, doduše zaštićen od vjetra, ali da je težak ulaz i izlaz iz luke, a osim toga da je grad smješten amfiteatralno oko luke, te stoga "Fiume aber ist unstreitig der eigentliche wahre und wichtige Ausgangspunkt" za željeznicu na more.

Senjani su ogorčeni takvim razvojem stvari, te se pozivaju na pravednost i ravnopravnost. Obrazloženje za izgradnju željezničke pruge Karlovac - Senj i odatle s nastavkom na Rijeku i južno od Senja izradio je 1862. tajnik Senjskoga

[11] M. GROSS - A. SZABO, 1992, 352-353.
[12] E. A. JOANELLI, 1863, 19.

željezničkog odbora Franz Vaniček,[13] napisavši "Uspomenicu senjskog željezničkoga odbora vrh hrv.-slav. željezničkoga pitanja", koja je objavljena i na njemačkom pod naslovom "Promemoria des Zengger Eisenbahncomites zur kroat.-slav. Eisenbahn". Vaniček je svoju izvanredno dokumentiranu knjigu podijelio u više poglavlja. Prvo govori o općim načelima jedne željeznice, a zatim o primjeni tih načela na Hrvatsku, tvrdeći da pruga Sisak - Zidani most zatire trgovinu, pozdravljajući nacrt spajanja mora preko Karlovca, Zagreba i Križevaca s mađarskim područjem, gdje je već došla Južna željeznica do Zakannyja. Vaniček se zalaže da pruga dođe od mora do Vukovara, koji mu je osobito važan za spajanje pruga s Bačkom i Bečejom, ali i Osijekom i Zemunom. Ističe da je Vukovar na austrijskoj zemlji onaj "kamen uglovnjak" koji će se prokopom Sueza otvoriti, jer bi to bio preko Morave i Soluna, ali i preko Carigrada najkraći put između Indije i sjeverozapadne Europe.[14] Za prugu iz Siska predviđa mogućnost pruge preko Petrinje, Gline i Karlovca, ističući da bi kraći put bio do Bandina Sela, dakle spominju onu liniju kako ju je zamislio još major Knežić. Vaniček se ovdje posebice osvrće na natjecanje Rijeke i Senja za željezničku prugu. Ističe da su gospodarski odnosi Karlovačke vojničke krajine i Senja usko vezani. Kaže da je car za trasiranje pruge Karlovac - Senj dao određena sredstva, te je na nalog baruna Josipa Šokčevića, a na molbu senjskoga željezničkog odbora, ogulinski satnik A. Ratković izradio pretprojekat, koji je europski stručnjak za željeznice ing. Achiles Clavel trebao samo neznatno redigirati. Pruga je trebala prolaziti iz Karlovca kroz Slunjsku pukovniju u Ogulin i preko Drežnice u Novi, i u blizini Novog jedan je odvojak trebao skrenuti u Senj, a drugi preko Građanske Hrvatske u Novi, Crikvenicu, Kraljevicu, Bakar i Rijeku.[15] Vaniček se detaljno osvrće na Velebit, te na rijeke Dobru, Mrežnicu i Koranu, ističući da se ni jedna riječna dolina ne može upotrijebiti za izgradnju željeznice, a osim toga zbog planinskog terena moralo bi se paziti na nagib pruge, te bi bilo puno zaobilaženja. Zaključuje da željeznica od Karlovca direktno do Senja ne bi bila korisna jer bi njezino održavanje bilo skupo, te bi trebala robe od barem 14,000.000 centi, što je nemoguće ostvariti. Ističe da bi i pruga Karlovac - Rijeka bila podjednako skupa, te smatra da bi najoptimalnija bila pruga koja bi išla od Vojnog Siska na jug. U sljedećem poglavlju Vaniček opisuje Senj i njegovu luku. Kaže da je trgovina Senja nekoć bila znatnija nego danas i da je

[13] Franz Vaniček (Waltersdorf, Češka, 6. 7. 1809) došao je 1861. u Senj nakon što je u Vinkovcima došao u sukob s jednom skupinom hrvatski orijentiranih profesora.

[14] F. VANIČEK, 1862, 7.

[15] F. VANIČEK, 1862, 8; M. VALENTIĆ, 1990, 63; A. CLAVEL, 1864.

cijeli izvoz banatskog žita išao preko Save, Karlovca i Jozefinske ceste u njegovu luku, te da su svjedok tome magazini u koje stane 500.000 mjerova žita. Kaže da je još 1848. u Senj dolazio rumunjski kukuruz, te da je godine 1853. ukrcano u Senju 1,200.000 mjerova banatskog žita i 200.000 mjerova bosanskog, te da je 1856. trgovačka kuća baruna Vranicanya otpremila četiri broda banatske pšenice u Marseille i London, a 1857. kukuruz u London. Vaniček upozoruje na tragične posljedice otvaranja tršćanske luke za željeznički promet za Senj. Zanimljiva je njegova tvrdnja da nije istina da se Senj ne može razvijati zbog stiješnjenosti podno Velebita. On upućuje na prostor od biskupskog dvora preko Lopice prema senjskoj Dragi, a isto tako na prostor kod Sv. Martina. Kaže i da luka nije tako loša kako to opisuju Riječani u listovima *Il Tempu* ili *Pressi*. Kaže da se ne može negirati da je luka izvrnuta buri, ali da su buri izloženi i Trst i Rijeka. Osim toga ističe da se u Senju dogodila od 1803. samo jedna nesreća i to 1858. s danskim brikom "Albertom", pa i to samo zbog nebrige zapovjednika lađe. Naglašava da Senj ima dobru pričuvnu luku u Baški, koja nije toliko izvrgnuta buri. Vaniček opisuje da luka "sačinjava polukrug", te da ima 405 hvati, a riva ima 320 hvati, ali je samo 140 hvati popločano. Ističe da se sada gradi i utovarište od čvrstog materijala, pa će biti laganije tovariti brodove. Piše da Senj ima dosta sidrišta, i 1863. će se u luci moći ukrcavati 20 velikih lađa i 50 trabakula. Smatra da bi se mogla spojiti i stara lazaretska luka kod Sv. Martina, i ako bi se dodao lukobran od strane Novoga i produžio lukobran kod Majke Božje od Rta, misli da bi i više stotina brodova moglo stati u senjsku luku. Vaniček dokazuje da nije istina što su javili Riječani bečkoj štampi, tj. da "... u senjsku luku više nedjeljah danah nikakva ladja niući ni izići nemože," te da je 1861. ušlo u listopadu 203, u studenom 163, u prosincu 120 broda, a u siječnju 1862. 132 broda, u veljači 217, u ožujku 428, u travnju 428, a u srpnju 562 broda.[16] Vaniček je do tog podatka došao motrenjem. Završava svoju izvrsnu brošuru: "Nadamo se dakle, da se neće domorodci pri sadanjem željezničkom pitanju, gdježno se o najkraćem spojenju Dunava s morem te o samostalnoj pokrajinskoj željeznici radi, od nikakvih obmanah zasliepiti dati, te da će stvar jasno promotriti. Prešnim i važnim interesom domovine, mora se posebna korist zapostaviti, koja se sveobćim dobrom neslaže. A vojnička krajina, a to izgovaramo krepko prvo svega kao naravski saveznici njeni u narodno-ekonomičkom pitanju, nada se odotud prokrčenju bolje i sjajnije budućnosti glede gospodarstva."

[16] F. VANIČEK, 1862, 17.

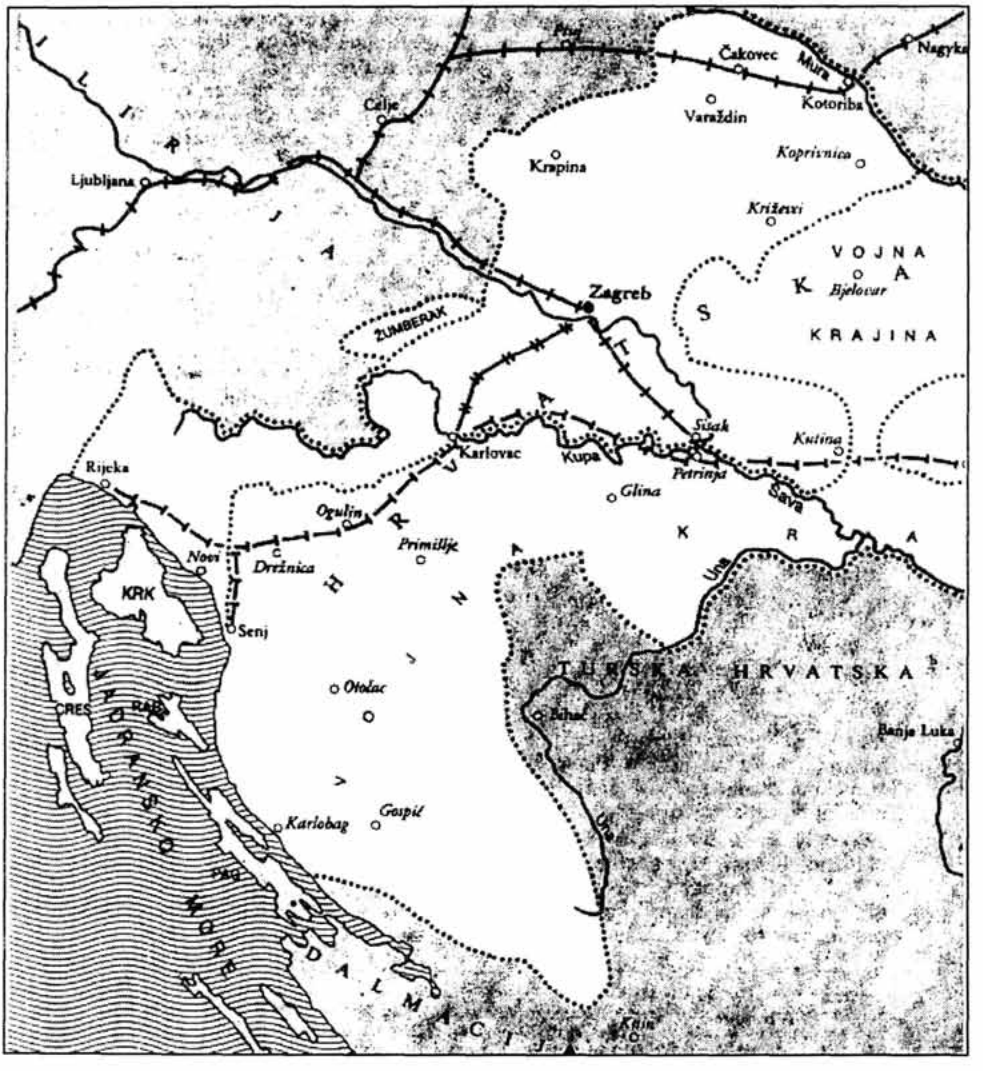
Vaniček je u svojoj autobiografiji "Ein arbeitsames Leben"[17] opisao cijeli svoj rad u željezničkom odboru navodeći i razloge zašto zagrebačka konferencija 1862. nije podržala prugu na Senj. Kaže da je na tajnički rad u željezničkom odboru pristao na nagovor natporučnika Ferdinanda Bayera, poslije savjetnika baruna Mollinaryja, i senjskog gradonačelnika Gehla, jer je trebalo na neki način pridobiti Senjane koji su se protivili novoj organizaciji Senja kao slobodnoga grada. Vaniček je uvjetovao da u senjskom željezničkom odboru bude i Sabljak. Već ranije je član bogate trgovačke obitelj Vraniczany Vincenz u jednoj molbenici na bana Josipa Šokčevića objasnio zašto je potrebno sagraditi željezničku prugu do Senja, a ne do Rijeke, ali na nedovoljno dokumentiran način. Predstavkom od 14. prosinca 1861. moli se ban da Senju bude "Zaštitnik i otac", te da vlada dopusti trasiranje željeznice a osim toga i da sama pothvat pomogne.[18] Vaniček je izlazak željeznice na more kod Senja objasnio kao prirodno rješenje za vojničku Krajinu, stojeći čvrsto na svojem stavu da željeznica treba ići od Zemuna do Senja jer je, živeći više godina u Vinkovcima, spoznao pogubne posljedice izoliranosti slavonske Krajine od svijeta. Dakako da ni zagrebački ni karlovački željeznički odbor nije htio ništa znati o željeznici do Senja. Zagrepčani su mislili da će izlaskom željeznice na Rijeku vezati Rijeku (koja se je snažno talijanizirala) uz Hrvatsku, što je kasnije Vaničeku priznao Ljudevit Vukotinović.[19] Pozivalo se na nesigurnost senjske luke zbog bure, na malo vode i nemogućnost širenja grada u građevinskom smislu. Vaniček je u zagrebačkom listu *Agramer Zeitung* odgovorio. Pitanje potrebe izgradnje željeznice do Senja on je izgradio na potrebi Engleske za žitom, te najoptimalnijem izvozu dužica za izradu bačava u južnu Francusku, kao i na trgovini s Odessom i Trstom, pišući da se sve poteškoće, osim dakako bure, mogu riješiti, a i tu je donio uvjerljive iskaze zasnovane na višegodišnjem promatranju stanja u Senju. Dakako da ga je u ovim naporima podržavao senjski biskup Mirko Ožegović, koji je - živeći u Senju od 1833. - dobro upoznao ovaj kraj, no 30.000 forinti koje je Kazda obećao za trasiranje pruge od Karlovca do Senja, nije nikako stizalo od krajiških vlasti. Vaniček je često razgovarao i s gradskim riječkim inženjerom Giuseppeom Bainvilleom, dugogodišnjim stručnjakom za građevinske radove na Rijeci i odbornikom Trgovačko-obrtničke komore, i oberinženjerom Ernstom Adolfom Joanellijem, jednim od graditelja Lujzijanske ceste, jer ga je nadinženjer Kazda uputio u niz tehničkih detalja, a u Senju se skupila jedna

[17] F. VANIČEK, 1889.
[18] B. STULLI, II, 1875, 112.
[19] F. VANIČEK, 1889, 31.

grupa u kojoj je bio i kontrolor Suppančić, kapetan Ferdinand Bayer, ing. F. Kazda, ing. Pešina (Pacher, kapetan u miru?), ing. Poupje i ing. Plak. Vaniček je u autobiografiji napisao da su ga riječki trgovci pokušali predobiti kako bi zastupao njihovu opciju gradnje pruge do Rijeke, a to je činio i Bartol Zmajić, koji je bio veliki župan Modruško-riječke županije, ali i Ivan Vončina, koji je bio podžupan, tvrdeći da je on ipak uporno ustrajao na potrebi izgradnje pruge do Senja. Napisao je i "Memorandum o željezničkom pitanju" (uzimajući u obzir cijelo područje od Dunava do mora) koji je u senjskoj biskupskoj kancelariji litografirao tajnik Nemečić, a poslan je na sve krajiške regimente, na Ministarstvo rata u Beč, na biskupa Josipa Jurja Strossmayera, koji nije bio sklon izgradnji željeznice do Senja, kao i na Trgovački odbor u Sisku.[20] Senjani su bili toliko oduševljeni Vaničekom da su ga izabrali za počasnog građanina.

No odluka viših vlasti nije se nazrijevala. Kazda je nakon oduljeg vremena donio vijest da je linija od Zemuna na zapad prihvaćena, ali ban Josip Šokčević saziva željezničku konferenciju u Zagrebu kako bi se zaključilo koji su željeznički pravci za Hrvatsku najpotrebniji. Senjski komitet i Vaniček zastupali su izgradnju pruge Zemun, Banovci, Ruma, Tovarnik, Šid, Vinkovci, Đakovo, Požega, Pakrac, Kutina, Caprag, Petrinja, i onda desnom obalom Kupe do Lasinje, gdje pruga prelazi preko Kupe i dolazi do Karlovca, te dalje dolinom Korane do Pšemisla. Zatim prelazi Malu Kapelu kod kuće Petrović i onda se od Svete Petke kreće prema Žutoj Lokvi i Vratniku. Ispod Orlova Gnijezda pruga je trebala ići do Sv. Petra i od tuda do Senja, gdje bi se pruga okrenula prema Vinodolu i dolazila do Rijeke. Kasnije bi se izgradio i odvojak Osijek - Đakovo - Brod.[21] Senjski je odbor smatrao da su njegovim prijedlogom zastupani interesi i Vojne krajine i Provincijala. Na konferenciji je Vaniček zastupao Senjski odbor i stajalište Krajine i napisao je brošuru na njemačkom jeziku, koju je Caplan Krišković preveo na hrvatski, a otisnuta je kod Albrechta u Zagrebu. Tu je brošuru Vaniček dao generalnoj komandi u Zagrebu i šefu građevinske sekcije Mojsiju Baltiću, te zemaljskoj vladi u Zagrebu. No budući da Vaniček nije dovoljno znao hrvatski, povjerio je Barac. No već prvog dana konferencije govorilo se o pravcu od Ogulina do diskusiju na banskoj konferenciji Izidoru Vuiću, kojeg je dobrovoljno pratio Rijeke i gotovo da se nije razgovaralo o pruzi Zemun - more. Vaniček je zamolioVuića da istakne velike zasluge Krajine, za koju treba nešto učiniti. Izrađena je i posebna okružnica za sudionike konferencije. Ta akcija senjskog odbora

[20] F. VANIČEK, 1889, 33.
[21] F. VANIČEK, 1889, 33.



Sl. 2. Projekt Zemun - Senj i Rijeka iz 1864. (M. VALENTIĆ, 1990, 56)

izazvala je negodovanje biskupa Strossmayera, Ivana Kukuljevića Sakcinskog i drugih, ali je ban Šokčević, koji se zalagao za senjski projekt, bio izabran za člana Komiteta koji je trebao izraditi zaključke. Krajišnici, na čelu s oberinženjerom F. Kazdom, stupili su u vezu s barunom Hubnerom, koji je zastupao Belgijance, te se je osnovalo jedno belgijsko društvo na čelu s grofom Villemontom kao predsjednikom, te članovima Antonom Carlom

Hennequinom, Mariom Honoreom, Augustinom Licotom de Nismes iz Bruxellesa, kojemu je tadanja Hrvatska dvorska kancelarija obećala 120,000.000 franaka. Inženjer Achille Clavel, koji je upravo sagradio prugu dolinom Ebra u Španjolskoj i željeznicu Krakov - Varšava, bio je zadužen da obiđe čitavu rutu, i kada je ovaj došao u Senj, Vaniček mu je dao podatke o rentabilnosti željezničke linije do Senja, za što je mjesecima mukotrpno skupljao podatke. Clavel je ispitao podatke uz pomoć prevodioca Pischa i obećao da će podržati taj prijedlog. Međutim, čini se da je Clavel zastupao prijedlog gradnje do Senja ako se dobije državno jamstvo za financiranje, pretpostavljajući izgradnju željezničke pruge od Ogulina do Rijeke, za koju je postojalo sigurno jamstvo riječkih trgovaca.

Senju se obećava odvojak pruge koja treba ići od Karlovca na Rijeku, a onda se na to obećanje zaboravlja kada je 1873. sagrađena pruga Karlovac - Rijeka. Vaniček je uočio da je 1864. došlo do obrata u ideji kuda pruga treba ići. U Generalnu komandu u Zagrebu došlo je pismo gdje su tri osobe - barun H(ubner), gospodin J(oanelli) i činovnik J. od francuskog Južnog društva - obećale svotu od 200.000, 100.000 i 70.000 forinti ako se prihvati pruga do Rijeke, a ne do Senja, i da se samo načini ogranak željezničke pruge od Sv. Jakova na Senj, za što je dobiveno i odobrenje Ministarstva rata br. 1093 od 9. rujna 1864.[22] To je obećanje nadinženjer F. Kazda pokazao Vaničeku, ali mu nije dao dokument u ruke bojeći se da ga Vaniček ne objavi u tisku, jer ipak se radilo o podmićivanju, ali i upletenosti najviših dužnosnika na području Vojne krajine.

Saznavši barem nešto od tih zbivanja, ban Šokčević prekorio je one koji su umiješani u tu aferu, ali je to ipak bilo presudno za dalji razvoj željezničkog projekta do Senja. Dvorska kancelarija okrenula se protiv oberinženjera Franza Kazde i ovaj se povukao i preuzeo mjesto inženjera kod Franza Kleina, koji je vodio jedno građevno poduzeće u Zagrebu. Njegovo mjesto oberinženjera preuzeo je Achilles Clavel, koji je preuzeo trasiranje Dunavsko-jadranske linije s odvojkom na Senj, ali je, ne poznavajući posebne odnose na krasu, učinio pogubne pogreške u građevnom elaboratu.

Vrijeme je međutim radilo protiv krajiške željeznice. Kod Kraljičina Gradca Prusi su 1866. porazili Austriju i nakon toga je preustrojstvo Monarhije, tj. podjela na austrijski i ugarski dio bila samo pitanje dana. Belgijski su projekti napušteni, drugi korigirani, i pri realizaciji željezničkog

[22] V. HLAVINKA, 1927, 4.

puta do mora izgradnja pruge do Senja više se nije ni spominjala. U vrijeme kancelara Schmer-linga već se gledalo na željeznicu do mora kao na mađarsku željeznicu, koja ne mora uzeti nikakva obzira prema interesima Hrvatskog primorja ili Vojne krajine, ili uopće Hrvatske, već treba samo biti najkraći izlaz Mađarima na more. No čini se da je doista već ranije otklonjena ideja da Senj bude izlazna luka za željeznicu iz svog zaleđa. Godine 1863. i Vaniček je maknut iz Senja i premješten u Rakovac kraj Karlovca, gdje je uredio realnu gimnaziju. Pri oproštaju za zalaganje oko senjskog pitanja Senjani su Vaničeka darivali s 200 forinti, a ugledni senjski trgovac drva Krajač dao je Vaničeku jednu obveznicu od 80 forinti.

Cijelo razdoblje od 1864. do 1867. proteklo je u Hrvatskoj u svađama oko najoptimalnije pruge koja bi bila kičma prometa kroz Hrvatsku, a istodobno su Južne željeznice dovršile prugu Zagreb - Karlovac, odvukavši robu i iz Banovine prema Trstu, čineći time velike štete Hrvatskom primorju i Rijeci i Senju.

U Rijeci je 1864. izašao rad Johanna Ciotte *Fiume und seine Eisenbahnfrage*, u kojem se analiziraju najnoviji radovi koji se bave izgradnjom željeznice na more, i prikazuju se stavovi Clavela, koje je podržavalo Ministarstvo rata,[23] Hrvatska dvorska kancelarija, iza koje je stajao Ivan Mažuranić[24] i mađarski prijedlog.[25] Ciotta zapravo donosi povijest velikih igara oko pretkoncesija, koncesija, trasiranja i izgradnje. Naime, Hrvatska je dvorska kancelarija 25. svibnja 1863. pokušala započeti s radovima na krajiškoj pruzi, ali su i Mađari postajali sve agresivniji u zahtjevu da dobiju željezničku prugu, koja će biti izgrađena u njihovu interesu, povezujući Panonsku nizinu (Alfold) s morem, pa je i predstavnik tog projekta barun Josip Eotvos dobio 3. svibnja 1864. koncesiju, budući da se pretkoncesija mogla dati istodobno većem broju zainteresiranih. Ciotta opisuje i projekt Sveti Petar - Rijeka kao ogranak Južnih željeznica kojim bi Rijeka dobila prugu kroz vezu s Trstom.

Noviji prijedlog ing. Kreutera, koji je objavljen u Beču 1865., a čiji naslov prijevoda glasi: "Spomenica o željezničkoj vezi Banata i Dunava s Jadranskim morem"[26] pokušao je upozoriti na prednost pruge Bečej - Erdut - Osijek - Zagreb s priključkom na prugu Južnih željeznica, želeći pomiriti austrijske i mađarske interese. Taj bi prijedlog ostavio bez pruge veći dio Hrvatske, no Kreuter dopušta mogućnost da se gradi pruga Zemun - Rijeka, ali

[23] A. CLAVEL, 1864; M. VALENTIĆ, 1965, 98.
[24] DAS PROJEKT, 1864.
[25] K. SZATZHMARY, 1864.
[26] F. KREUTER, 1865.

tako da bi obuhvatila i Petrovaradin, Novi Sad - Bečej i Kikindu, što zapravo znači stvaranje prometnog monopola na ove prostore, identično monopolu Južnih željeznica. Taj je elaborat, dakako, napisan u interesu Mađara i ostavlja izvan prometa Zemun.

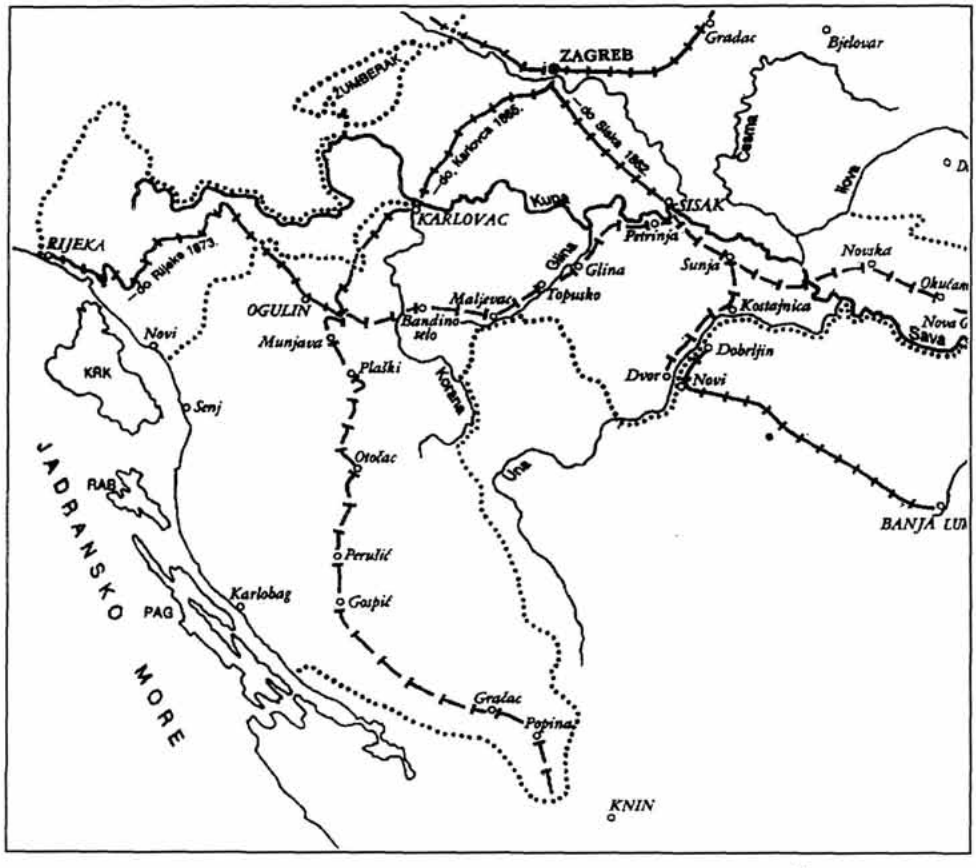
Projekt krajiške pruge nikada nije bio izgrađen. Za nju se žestoko borio i šef krajiške vlade u Zagrebu A. Mollinary, izloživši 1875. svoj plan i doživjevši poraz Zakonom o gradnji krajiških željeznica 1877.[27] Pri tome se mislilo na bogate šume krajiških područja, pa je čak 1879. u Vojnom Sisku osnovan konzorcij na čijem je čelu bio Ambroz Vranicany, a koji je računao s izgradnjom pruge Zemun - Sisak - Ogulin, nadovezujući se na glavnu prugu do Rijeke, te pruge koja bi od Oštarija išla na Knin i Split. U Ugarskom ministarskom vijeću čak je bilo zaključeno da se željeznica od Zemuna na Sisak počne graditi već godine 1875.[28]

U 1865. je izašla brošura nekog vojnog austrijskog oficira *Das Donau-Adria-Bahnnetz*. Ta se studija ponovno vraća na carevu dozvolu Hrv. slavonskom namjesništvu od 13. travnja 1863. za prugu od Zemuna preko Požege do Ogulina i Rijeke, i predlaže da se pruga zove "Rudolfova pruga" u počast prijestolonasljednika. Autor te brošure osvrnuo se posebice na žitnicu Monarhije, koja leži na području Srijema, Bačke i Banata, iskazujući da bi željeznički put prema zapadu za izvoz žitnih proizvoda svakako rado prihvatile Srbija, Moldavija, Vlaška i Bugarska kao siguran put bez rizika jer još Željezna vrata nisu postala plovna, te se zalaže za prugu od Zemuna do Rijeke. Taj rad pisan je kao kritika postojećih igara oko izgradnje željezničkih pruga, pa se spominje i brošura Juliusa Fante *Der Verkauf der Suedbahn* (Wien, kod Forstera 1863). Pisac brošure piše "es ist nothwendig, die Aufmerksamkeit oesterreichischer Patrioten darauf zu lenken, dass es sich hierbei nich allein um Fiume, sondern auch um die Zukunft von einer halben Million Seelen zwischen Sisek, Fiume, Zeng und Dalmatien handelt, denen die Wohlthaten dieser Bahn zu Statten kommen sollen." Naglašava da će takva željeznica biti korisna čitavom kraju od Ogulina na jug, ali i svim primorskim mjestima. Upozorava da je vrlo opasno imati željezničku prugu samo do Trsta, osobito u slučaju rata. Smatra da ovu prugu treba što prije izgraditi u interesu Carstva i domovine, a pri tome nagraditi stanovništvo koje je u godinama 1848. i 1849. krvlju potvrdilo lojalnost caru. Taj je rad očito pisao netko bliz vojnim krugovima, a pisan je u interesu Krajine i krajišnika, pa je možda autor Ognjeslav Utješenović Ostrožinski.

---

[27] *Narodne novine*, 87, 17. IV. 1875; M. VALENTIĆ, 1990, 74, 77.

[28] *Narodne novine*, 86, 13. 5. 1879.



Sl. 3. Projekt Krajiške željeznice Zemun - Ogulin iz 1875. (M. VALENTIĆ, 1990, 72)

Iako interesi krajišnika i njihovih zaštitnika nisu bili istovjetni interesima Mađara, obje su se struje slagale da pruga treba izbiti na Rijeku. U novinama se još 1866. javljaju brojni članci koji se zalažu za prugu koja bi povezivala Slavoniju sa Siskom i Rijekom. To se vidi i iz serije članaka potpisanih sa V. J. "Naše željeznice", a objavljenih u zagrebačkom listu Ivana Vončine *Sviet*. Iščitavamo veliku bojazan od vezanosti Karlovca uz Trst, koji je počeo izvlačiti robu iz čitave Krajine i Banovine, ništa ne ostavljajući za primorske luke. "Dajte nam sredstva komunikacije, dajte nam željeznicu-zemunsko-riečku, dajte nam ju doskora, ako nećete, da Trojedna kraljevina sasvim osiromaši i propadne".[29] Zahtjev je bez alternative. Traži se gradnja pruge Zemun - Đakovo

[29] *Sviet*, 24, 30. 4. 1866.

- Požega - Sisak - Karlovac - Rijeka, pa se i podravska pruga, koju je tražio virovitički veleposjednik knez Schaumburg Lippe, s prolaskom prema moru kroz Zagreb smatra nepotrebnom, jer su Zagreb i Sisak već od 1862. vezani uz prugu Beč - Trst. Drugim riječima željezničko pitanje promatra se već sve više kroz podjelu Hrvatske između Austrije u zapadnom dijelu u koji ulazi i Zagreb, i sistema u istočnom dijelu, jer je "Trojedna kraljevina pozvana da bude jezgrom budućnosti jugoslavenskog plemena".[30] Iako se misao ne formulira do kraja, očito je da je Senj sa svojom biskupijom trebalo prometno izolirati i pruga do Senja nije bila u planu jednog dijela Narodne stranke i krajišnika, koji su se već pripremali za svoju novu ulogu. V. J. smatra da je suvišan i odvojak Sv. Jakov - Senj, jer ne bi donosio dobitka.[31] Gradnja željeznica uzburkala je javnost, pa piše o tom pitanju i Antun Čop u dva svoja rada.[32]

Iako su prugu Zagreb - Karlovac u dužini od 52 km, puštenu u promet 1. lipnja 1865., izgradile Južne željeznice, Senjani se još i tada nadaju pruzi. No sve se više bližilo vrijeme sklapanja Ugarsko-austrijske, a onda i Ugarsko-hrvatske nagodbe, pri čemu je bilo jasno da će se pruge u Hrvatskoj graditi u interesu Mađarske kada Hrvatska potpadne pod ugarski dio Monarhije. Pruga Karlovac - Rijeka bila je dogovorena već 1867. na Ugarskom saboru, i tu je dr. Battagliarini, zastupnik iz Bakra na budimpeštanskom saboru, imao velik utjecaj.[33] Kao izlazna mađarska luka, namjerno zaobilazeći hrvatska mjesta, riječka je pruga ostavljala Hrvatsko primorje izvan dohvata željezničke pruge. Tom prugom samo je Rijeka (a ni jedna druga luka u Kvarneru) imala mogućnost većeg izvoza i uvoza. Senju se mnogo obećavalo, ali je na kraju bio ostavljen izvan ičije brige, još i prije utrnuća Krajine. Senj ni tada ni ikada kasnije nije dobio željezničku prugu. Pruga Zakany - Zagreb otvorena je 5. siječnja 1870., a 23. listopada 1873., puštena je u promet pruga Karlovac - Rijeka, ali je bilo poteškoća, jer je tek 1880. Ugarska državna željeznica otkupila dionicu Zagreb - Karlovac, a dotada se na potezu od Zagreba do Karlovca trebala plaćati posebna karta. Cijeli prometni sustav Monarhije nakon 1867. nastoji se raspoloviti i razdijeliti. Ojačale su snage koje su težile potpunom distanciranju mađarske polovice Monarhije od Beča, pa se od tada sve kasnije izgrađene željeznice stječu u Budimpešti, čineći ju najvećim željezničkim raskrižjem u južnom dijelu Srednje Europe. Od 1873. moglo se iz Osijeka doći željeznicom do Rijeke, iako je ta pruga išla čak do Pečuha i

[30] *Sviet*, 34, 12. 5. 1866.

[31] *Sviet*, 28, 4. 5. 1866.

[32] A. ČOP, 1866; A. ČOP, 1870.

[33] M. DESPOT, 1965, 228.

Zakanyja, a tek se onda spuštala na jug prema moru, tj. Rijeci. Pruga dolinom Save dovršena je tek potkraj stoljeća. Iste godine kada je Rijeka dobila spoj s Mađarskom, dovršena je i pruga Rijeka - Sveti Petar (Šenpeter), pa se moglo željeznicom doći do Trsta, te se smatralo da je time željeznička mreža izgrađena u onoj mjeri koliko je to odgovaralo vodećim krugovima.

Velika svjetska kriza 1873. zaustavila je svaku dalju izgradnju pruga, i tek se okupacijom Bosne 1878. otvara 1879. pruga koja povezuje Ugarsku s Bosnom preko Broda.

Senjsko-bihaćki projekti. (1878. - 1914.) Od 1878. Senj kao glavna luka primorskih krajeva očekuje korist od oslobađanja Bosne i njezina pripajanja Austro-Ugarskoj Monarhiji. Iako je željeznička pruga za Rijeku dolazila posve blizu Bakru, ipak nije uređena ni najjednostavnija stanica blizu Sv. Kuzma za Bakar. Izolacija Senja od prometnih arterija potpuna je.

Godine 1878. za tajnika Trgovačko-obrtničke komore u Senju, osnovane 1868., dolazi Čeh Sebald Cihlar.[34] Vrlo marljiv i sistematičan, on je ponovno pokrenuo pitanja oživljavanja gospodarstva u Senju, pišući brojne predstavke i tražeći podršku zagrebačke Trgovačko-obrtničke komore za nove projekte.[35]

U vremenu kada još nije bilo završeno zasjedanje na Berlinskom kongresu, nastao je projekt prema kojem bi bilo dobro da se Senj poveže s Bihaćem kako bi mogao biti glavna izvozna pruga tog dijela Bosne. Dr. J. Jakobovits dao je na svoj trošak već 1882. izgraditi tehnički temelj, i u Senju je osnovan posebni željeznički odbor, a ministar trgovine Gabrijel Baross je shvatio opravdanost toga projekta, te ga uvrstio u program gradnje pruga u ugarskoj polovici Monarhije. Mnogo se očekivalo od sjedinjenja vojne i civilne Hrvatske, osobito jer je Senj već 1871. razvojačen, te je dobio status slobodnog i kraljevskog grada. Međutim, razvojačenje Vojne krajine - suprotno očekivanju - nije donijelo Senju mnogo dobra. Posrednička djelatnost Senja i gubitak ličkog zaleđa, uz otvaranje pruge Karlovac - Rijeka, doveli su još više do opadanja robnog prometa u samom Senju, pri čemu dakako i prelazak s jedrenjaštva na parobrodarstvo ima određeno značenje.[36]

Međutim, silni su bili otpori gradnji pruge Senj - Bihać, preko koje bi se moglo utjecati iz hrvatskog Senja na Bosnu, i kojom bi išao izvoz na Senj, a ne na Rijeku. Mađari forsiraju Rijeku, kojoj, prema njihovu shvaćanju, ništa ne

[34] Sebald Cihlar rođen je u Hermanuv Meste u Češkoj 1845., a umro je u Zagrebu 1907. Živio je već od 1865. u Kraljevici na nagovor Augusta Šenoe.

[35] B. KRMPOTIĆ, 1973, 403-406.

[36] Š. PERIČIĆ, 1996, 184.

smije škoditi da bude prva luka sjevernog Jadrana. Od Zadra do Rijeke ni jedna luka niti mjesto nisu imali željeznički spoj sa zaleđem, pa su od toga stradavale i luke i zaleđe. Srbi pak forsiraju izlaz na sjever, na Bosanski Novi.

U tom su se vremenu iskristalizirala dva mišljenja: jedni su smatrali da treba Bihać spojiti preko Otočca sa Senjom i odatle provući prugu do Novog - Crikvenice i Bakra. Drugi su pak bili za oživljavanje starog projekta izgradnje ravničarske pruge od Siska do Bakarskog zaljeva, što je zapravo bio projekt nekadanje krajiške pruge.

Na sjednici senjske Trgovačko-obrtničke komore 27. 5. 1884. senjski se trgovci tuže na zanemarivanje prometa.[37] Na izvanrednoj sjednici 11. svibnja jednoglasno je podržana molba na ugarsko Ministarstvo za poljodjelstvo, obrt i trgovinu da podupre molbu kod ugarskog Ministarstva za javne radove i komunikacije kako bi se pospješilo građenje željeznice od Senja do Bihaća.[38] Zagrebačka Trgovačko-obrtnička komora na sjednici 28. siječnja 1885. poduprla je molbu Senjske komore za gradnju te pruge.[39] Na sjednici Komore u travnju 1885. rečeno je da je u Senju uopće teško nešto zaraditi i da je bijeda sve veća. Vijećnik Vale Rukavina predložio je saziv jedne konferencije trgovaca riječima: "Motreći odnošaje našega grada, svaki (od) nas opaža, kako naglo i silno na sve strane nazadujemo. Svake godine pako biva sve gore, a osjećamo to ponajviše mi trgovci, kako u naš grad dolazi sve manje ljudi, kako naša luka gubi danomice u svojem pokretu i prometu. S nazadka trgovine propada čitav grad. Ta vidimo, da ima sve više praznih stanovah, trgovačkih lokalah i magazinah, da naše nepokretnine gube na svojoj vriednosti, da se gradski dohodci umanjuju, da je porezna naša snaga sve slabija, da se pučanstvo sve teže bori i otima za zaslugu, da se širi siromaštvo, da raste proletarijat i sva posljedična mu zla u gradu Senju, koji se ponosi toli znamenitom prošlosti. Uztraje li ovako, spominjati će se samo njegova njegdanja cvatuća trgovina na moru i kraju, njegovo blagostanje. Nestaje nam uvjeta i podpore za naš trgovački razvitak, a osobito trgovina u liesu, koja je glavna grana naše privrede, nalazi se sada u veoma nepovoljnih okolnostih. Nevolja, koja nas obuzima, mora da nuka svakoga od nas, pa nastojmo od nje se obraniti, dok smo još živi; ali opet bi se morao po mojem mnienju glavno trgovački stališ zauzeti za bolji udes ovoga grada, te iztraživ sve uzroke našemu nazadku, pronaći liekove i puteve, kojimi bi si mogli pripraviti sretniju budućnost. S toga čast mi je predložiti slavnoj komori, da izvoli trgovce ovoga

[37] *Obrtnik*, 6, 20. 5. 1884, 60.
[38] *Obrtnik*, 7, 1. 6. 1884, 69.
[39] *Obrtnik*, 4, 1. 2. 1885.

grada sazvati na dogovor o tom prevažnom za nas pitanju, da oni u takovoj enqueti pretresu sve današnje nevoljno stanje grada Senja i donesu napokon shodne predloge, smjerajuće naš grad dovesti u bolji položaj, da nebude tako od našega potomstva prigovora, kao da nismo marili za naš život i napredak."[40] Ta je konferencija održana 10. svibnja, te je potvrđeno da je trgovina ovisna o prometu, te da je "Senj nejak za trgovačko takmenje" bez željezničke komunikacije, jer se u "sadanje doba pare i munjevine jedva dade i govoriti (o Senju, napomena M.K.) o trgovačkom gradu".[41] Osim o potrebi izgradnje željeznica govorilo se i o potrebi izgradnje ceste od Kosinja do Jozefinske ceste ispod Vratnika.

Na sjednici senjske Trgovačko-obrtničke komore 23. svibnja 1886. raspravljalo se o prijedlogu grada Bakra, koji je tražio spajanje bakarske luke s karlovačko-riječkom željezničkom prugom. O tom prijedlogu raspravljala je i zagrebačka komora, te su obje poduprle taj prijedlog, napomenuvši da je svojedobno trebalo sve hrvatske primorske luke u "izravan dodir sa željeznicom staviti", a riječka je luka u međuvremenu toliko ojačala da koči izgradnju drugih željezničkih veza do mora. U posebnoj Spomenici rečeno je da je riječka luka pretrpana ukrcajem robe, pa se moraju teretni vlakovi zadržati na pojedinim željezničkim stanicama prije nego se spuste do Rijeke, a da istodobno i Bakar i Kraljevica "prije pune života i rada" sada leže zanemarene. I zagrebačka i senjska Trgovačka komora podržale su izgradnju željezničke pruge do Kraljevice i Bakra, ali i izgradnju željezničke pruge od Senja do Bihaća.[42]

Ban Khuen Hedervary je 17. svibnja 1889. posjetio Senj, te mu je predsjednik senjske Trgovačke komore i ugledni senjski trgovac Konrad Zimpermann predao predstavku za izvođenje pruge Senj - Bihać, kao i za uređenje senjske luke.[43] Međutim, opet nije bilo pomaka s mrtve točke. Na sjednici 17. studenog 1889. Konrad Zimpermann je izvijestio o otpisu zagrebačke Zemaljske vlade na predstavku koja je banu predana pri njegovu boravku u Senju, a koja zapravo sadrži mišljenje Ministarstva za trgovinu koje je izvjestilo da će u proračun za 1890. uvrstiti određena sredstva za popravak senjske luke, ali za senjsku željeznicu primljeno je rečeno: "Dr. Jakov Jakobović dobio je još godine 1881. dozvolu za predradnje željezničke pruge, koja bi imala voditi proizlazom iz luke grada Senja preko Dolca, Otočca i

[40] *Obrtnik*, 15, 20. 5. 1885.
[41] *Obrtnik*, 19, 1. 7. 1885.
[42] *Obrtnik*, 21, 20. 7. 1886, 165.
[43] *Obrtnik*, 177, 16. 5. 1889.

Baljevca do Bihaća, koji leži preko ugarsko-hrvatske granice u Bosni, te se je isti uz podnošenje shodnih tehničkih operata mjeseca listopada godine 1883. obratio na kr. ug. ministarstvo za javne radnje i komunikacije s molbom, da mu se glede ove željezničke pruge sa redovitom kolotečinom (u ugarsko-hrvatskom području od prilike 107, u bosanskom području pako 4 kilometra) dozvola za gradjenje i promet u smislu zak. čl. XXXI. od godine 1880. podieli.

Pošto je rečeni molitelj dozvole u sada spomenutouj molbenici svojoj i na taj eventualitet računao, da bi projektirana željeznica državnu garanciju kamata uživala, (Misli se da država garantira dizanje kredita. Napomena M.K.) to se je naprama istomu uredovno rečeno ministarstvo mjeseca siečnja godine 1884. izjavilo, da se uz uvjet podielenja garancije kamata nemože u razprave upuštati, upozoriv podjedno i na to, da projektirana željeznica radi izvanrednih u izgled stavljenih uzpona, koji na onom dielu pruge, što bi se imao graditi po adhaesionalnom sustavu, dosiže 33,3 promila, a na onom dielu pruge, što no bi se imao graditi polag sustava zubatih kotača, do 150%, neće biti prikladna za posredovanje takova prometa, koji bi za kamatovanje uložene glavnice ili samo za pokriće poslovnih izdataka dovoljno poslovnih primitaka resultirati mogao. Molitelj dozvole pridržao je uzprkos toga svoju osnovu, te pošto je u mjesecu travnju godine 1884. još i na to upozoren, da se po njem projektirana senjsko-bihaćka željeznica na temelju zak. članka XXXI. od g. 1880., glasećeg o vicinalnih željeznica, nemože dozvoliti, jer ova željeznička pruga spaja senjsku luku sa točkom ležećom preko granica zemlje, pa se usljed ovoga pravca kao i usljed prometnožpolitičke važnosti nemože uvući u pravokrug dozvolenja vlade, preinačio je molbu svoju tako, da mu se izgradjenje projektirane željeznice dozvoli do hrvatske pogranice.

Dozvolbena razprava obdržavana je mjeseca rujna godine 1884. prema ovoj preinačenoj molbi, te su ustanovljeni oni uvjeti, pod kojimi bi se projektirana željeznica od Senja do ugarsko-hrvatske granice i to do konačne točke, opredieljene kraj općine Baljevac, na temelju zakonskog članka XXXI. od godine 1880. dozvoliti imala.

Ovaj željeznički projekt nije dalje napredovao od ustanovljenja dozvolbenih uvjeta, te pošto molitelj dozvole ustanovljenu dozvolbenu jamčevinu uzprkos u pogledu tom dobivenom pozivu nije položio, te pošto se je nadalje razabrati moglo, da intencija molitelja dozvole nije bila ta, da se izgradi senjsko-baljevačka željeznica, nego senjsko-bihaćka željeznica, ali da za izgradjenje ove potonje pruge potrebitu glavnicu bez podieljenja državne garancije nije mogao nabaviti, i pošto se je napokon na ovih temeljih vladina dozvola projektirane željeznice izključenom smatrati mogla, a u onom pravcu,

da se glede dozvoljenja željeznice zakonodarstvu predlog podnese, nije se na temelju posljedka tadašnjih razprava niti c. i kr. zajedničko ministarstvo financija niti kr. ug. ministarstvo komunikacija moglo osjećati sklonim, da inicijativu preduzme, pa je usljed svega toga izjavljeno u mjesecu veljači godine 1885., da je u tečaju bivša razprava napram molitelju dozvole prestala."[44]

Dakle, zbog toga što je senjsko-bihaćka pruga trebala dozvolu ne samo ugarske već i bosansko-hercegovačke vlade, te zbog toga što država nije htjela garantirati za kredite, a ni izdvojiti sredstva iz krajiške investicijske zaklade iz koje se uglavnom grade pruge na području bivše Vojne krajine, dr. Jakov Jakobović je 1885. izgubio koncesiju.[45] Međutim, nakon što je Centralni željeznički odbor 1889. izdao tiskanu brošuru *Senjsko - bihaćka željeznica*, dr. Jakobović je 1891. ponovno zatražio koncesiju, ali ovaj put za uskotračnu prugu Senj - Bihać.[46] Izvid je vodio odsječni zamjenik Zemaljske vlade Z. Maletar, a Senjska trgovačko-obrtnička komora na čelu s predsjednikom Zimpermanom podržavala je taj projekt, te je i tajnik komore Sebald Cihlar bio nazočan tom očevidu, koji je utvrdio da se sporna pruga treba produžiti do Bosanskog Novog i tako poslužiti i za izvoz drva.[47] Naime, Tehnički trgovački i prometni zavod u Beču dao je negativno mišljenje o mogućnostima financiranja senjsko-bihaćke pruge, ističući da će ta pruga biti nerentabilna, ukoliko se ne ponudi drukčji prijedlog.[48]

Međutim, u proljeće 1892. umro je Gabriel pl. Barosz (Baroš), veliki zaštitnik izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj, čijom zaslugom su izgrađeni u Zagrebu i glavni kolodvor i strojarnica, i most na Dravi kod Žakanja i most na Savi. Kao da je znala da će čitav projekt senjsko-bihaćke pruge zamrijeti, 25. svibnja 1892. održana je u senjskoj Trgovačkoj komori komemorativna sjednica, gdje je bilo rečeno mnogo lijepih riječi za Barosza.[49] Zle su se slutnje obistinile kada je 22. svibnja 1892. iznenada umro na svojem dobru u Črešnjevci i dr. Jakov Jakobović, pošto se vratio iz Beča, gdje je bio radi željezničke pruge. Odmah je predsjednik Senjske trgovačke komore Konrad Zimpermann krenuo u Zagreb k banu, gdje je poduže s njim razgovarao. Ban je izjavio da je investicijska zaklada u dugu za dva milijuna

[44] *Obrtnik*, 35, 10. 12. 1889.
[45] V. HLAVINKA, 1927, 11.
[46] V. HLAVINKA, 1927, 4.
[47] *Obrtnik*, 31, 1. 11. 1891. i 15, 10. 5. 1892, 130.
[48] *Obrtnik*, 1, 1. 1. 1892, 5.
[49] *Obrtnik*, 18, 20. 6. 1892, 152.

dinara, a otočka imovna općina da ima vrlo mali proračun iz kojeg se ne može ništa dobiti. Ban je rekao da realizacija projekta senjsko-bihaćke pruge traži veliku državnu potporu, te da s time treba oprezno postupati, jer je država bila prisiljena otkupiti velik broj privatnih željeznica, utrošivši u to velika sredstva. Ban je priznao potrebu izgradnje željezničke pruge u Ličko-krbavskoj županiji, utoliko više što je drvo s ovog područja zanimljivo za krupne drvotršce. Zimpermann je upitao bana kakav je njegov stav prema izgradnji pruge Ogulin - Bihać, koji je vrlo opasan za projekt senjsko-bihaćke pruge, a ban je izjavio da mu o izgradnji te pruge nije ništa poznato. Ban je obećao pismeni odgovor Senjsko-trgovačkoj komori.[50]

Jakobovićevom smrću čitav projekt senjsko-bihaćke pruge došao je u kritičnu fazu. Na komemorativnoj sjednici Jakoboviću pročitan je vijećnicima senjske Trgovačko-obrtničke komore 6. srpnja 1892. dopis Zemaljske vlade u Zagrebu od 29. svibnja 1892., koji je pozivom na dva dopisa Ugarskog ministarstva trgovine od 1890. iskazao da bi senjsko-bihaćka pruga stajala 5,750.000 forinti, ali izgradnja te pruge ne može računati niti na sredstva Hrvatsko-krajiške investicijske zaklade, niti sa sredstvima ugarskoga državnog erara, niti sa zemaljskim sredstvima Hrvatske i Slavonije, te da se stoga svi poslovi na izgradnji te pruge obustavljaju. Naime, Jakov Jakobović započeo je trasiranje te pruge, te je dao traserima tisuću forinti akontacije, ali je cijeli posao ugovoren na 6.000 forinti. Iz ostavine je namireno još 2.000 forinta, a Jakobovićeva udovica je izjavila da ne misli nastaviti taj posao, ali da je voljna odstupiti koncesiju uz odštetu.[51]

Međutim, novi privatni koncesionar nije se našao, jer nitko nije bio voljan svojim sredstvima izgraditi tu prugu, a država se pokazala neraspoloženom da financijski podržava taj projekt.

Videći da od željeznice neće biti ništa, Konrad Zimpermann je s dr. A. Lobmayerom, senjskim zastupnikom, otišao u Budimpeštu do ugarskog ministra, gdje je razgovarao o osnivanju tvornice duhana u Senju, kako bi se Senjanima pružila zamjena za željeznicu od koje su ministarstva potpuno odustala.[52] Žalosno je čitati u Cihlarovu izvještaju Komore za godinu 1890.: "Grad Senj, ma koliko da se napinje, da se održi trgovački život i radinost, danomice više osjeća nego otkriva, kako mu materijalne sile klonu i slabe. Žiteljstvo mu se umanjuje, kuće i velika skladišta stoje mu neupotrebljene, luka

[50] *Isto.*

[51] *Obrtnik*, 22, 1. 8. 1892, 185-186.

[52] *Obrtnik*, 21, 20. 7. 1893.

mu zieva nevidjenom prazninom, dohodci gradski i državni padaju. (...) Bez željezničke veze ne može da obstane nijedan trgovački grad."[53]

Međutim, to je vrijeme kada u sjevernoj Hrvatskoj počinje sve više jačati zamisao o povezivanju sjevera Hrvatske s Dalmacijom, pa makar i preko Knina, a za to se osobito zalagala jedna skupina srpskih trgovaca u Zagrebu na čelu s Ilijom Gutešom.[54] Milan Stanković, predsjednik Zagrebačke štedionice dobio je krajem 1893. koncesiju za predradnje za željezničku prugu Generalski stol - dalmatinska međa kao dio pruge do Knina, odnosno Splita, a onda i koncesiju za prugu Sisak - Topusko, no ništa nije učinio da se provede realizacija tih pruga, pa je još i 1893. stanje bilo nepromijenjeno.[55] Međutim, ogulinsko-riječka drvodjelska tvrtka F. Neuberger i sin dobila je koncesiju za prugu Ogulin - Rijeka, radi lakšeg izvoza drveta.[56]

Sve te koncesije izazvale su u Senju veliko nezadovoljstvo i poremetile odnose sa zagrebačkom Trgovačko-obrtničkom komorom koji su do tada bili izvanredno dobri. Senjani su smatrali da imaju pravo prvenstva pri izgradnji nove pruge prema moru. U 1894. predsjednik senjske trgovačko-obrtničke komore postaje brodovlasnik Ladislav Krajač. Na sjednici komore 24. listopada 1894. raspravljena je *Spomenica o željeznici do senjske luke*, koja je bila upućena ministru trgovine Lukacsu, koji je svojim dopisom od 22. srpnja 1893. pozvao predstavnike Senja da izlože svoje potrebe.[57] U njoj se ističe težak položaj Senja i Ličko-krbavske županije te je iznesena misao da još nije kasno da se ovi krajevi povežu i da Senj dobije onu ulogu koja će oživiti senjsku luku i čitavo Hrvatsko primorje. Pozivajući se na pradavne veze i putove od unutrašnjosti do Senja, Senjani ponovno inzistiraju na izgradnji pruge Senj - Bihać - Novi, gdje bi se ta pruga spajala na prugu krajiške državne željeznice, imajući i priključak na Južne željeznice, koje su dosezale do Siska. Oni kažu da današnje potrebe domaće produkcije traže da se otvori još jedna trgovačka luka na "vlastitoj obali", koja će voditi računa o razvitku krajeva u svom zaleđu, aludirajući time očito na riječku luku, koja je postala ugarska izvozna luka. Senjani pišu i mole: "Gospodarstvo i kultura u Gornoj Krajini može se podignuti, njezina privredna vrela ojačati, njezin imetak i prihod povisiti, njezine materijalne prilike poboljšati samo onda, ako željeznička komunikacija,

[53] *Glavni izvještaj o gospodarstvu, obrtu, trgovini i prometu u okružju senjske trgovačko-obrtničke komore za g. 1891*, Senj, 1892, 7.

[54] *Obrtnik*, 29, 10. 10. 1893.

[55] *Obrtnik*, 34, 1. 12. 1893. i 9, 20. 3. 1894.

[56] *Obrtnik*, 30, 20. 10. 1894, 236.

[57] *Obrtnik*, 34, 1. 12. 1894, 265-269.

povedena prirodom odredjenimi smerovima zadahne ove predjele novim životom, naprednim duhom, poduzetnom voljom, obsežnim radom." Upozoravaju da to što ovo područje nema svoju izvoznu luku, ima odraza na sječu šuma, gdje željezničke tarife ugarskih željeznica ne pogoduju izvozu drva iz šuma ovog područja, te "udaljene šume bez svrhe staraju i ginu". Oni ističu da je senjska luka vrlo stara i da to dokazuje kako je njezino trgovačko opredjeljenje prirodno, te da je "položajem svojim pored bilo kakvih nepovoljica najsgodnija trgovačkomu posredovanju između mora i kopna za veliko proizvodno i potrošno područje." Naglašavaju da je vrlo nezgodno da danas senjska luka iz Rijeke prima robu koju dalje uvozi u gornju i bosansku Krajinu i obratno. Ona danas ima ulogu "vrijedne pomoćnice riječke luke". Izgradnjom pruge do Senja odteretila bi se karlovačko-riječka pruga, a Senj bi vodio računa o interesima domaće privrede. U *Spomenici* se ističe da nema nikakve mogućnosti da Senj konkurira riječkoj luci, koja se "nevidjeni žrtvami državne blagajne usposobljuje za utakmicu sa svjetskimi lukami". Obalni promet između Senja i Rijeke držao bi već prilično razvijeno obalno parobrodarstvo. Spomenica je zapravo vapaj senjskih privrednika. Oni ističu da se veći dio Bosne i Hercegovine orijentira na prugu do Splita, ali da i oni imaju pravo barem na onaj maleni dio Bosne od kojega su jedva stotinu kilometara udaljeni. Spominje se veliko šumsko blago Plješivice, "sakriti prirodni dragulj" Plitvičkih jezera, koja bi bila dostižna iz stanice u Ljeskovcu, te da "neima željezničke sgodnije komunikacije, koja bi mogla dostojnije poslužiti prirodnome tomu čudovištu". Pruga bi prolazila kroz plodnu Gacku dolinu, gdje Otočac na svojim sajmovima koncentrira promet cijele gospodarske proizvodnje tog kraja. Od Otočca bi bila načinjena pruga na Gospić kao upravno sjedište Ličko-krbavske županije. Predstavnici Senjske komore pozivaju se na mišljenje prijašnjeg ministra trgovine Gabriela Barosza, koji je priznao još 29. svibnja 1890. važnost senjske željeznice, jer "životna joj snaga probija u istinu iz množine gospodarskih i privrednih vrela, koja ona u svojem pravcu otkriva ili izostavlja na prilježniju brigu, kao iz dodiranja tolikih pročelnijih gospodarskih, kulturnih, upravnih i vojničkih mjesta na svojoj cijeloj dužini od 176 kilometara u Bosni i Hrvatskoj". Ističu da gradnja uskotračne pruge Ogulin - Bihać, tj. od Oštarija - Drežnika do granice s Bosnom blizu Bihaća, kao i drugi ogranak od Blata do Doljana, ne može riješiti navedene probleme ovog područja, a osim toga njezino izvođenje je u protivnosti sa svim potrebama Gornje Krajine, a pogotovo u odnosu na Senj, za koji je ta osnova ubitačna, jer bi senjska luka izgubila svoju izvoznu i uvoznu trgovinu za cijelo područje od Otočca prema Lici i Bosni. Ta pruga ne prolazi kroz naseljena mjesta i njezina je svrha čisto eksploatatorska što se tiče šuma.

Senjani pišu u *Spomenici*: "Grad Senj, poslije tisućljetne svoje slave, zadobio bi posljednji smrtonosni udarac, pod kojim bi se konačno raspao u svoje ruševine te izčeznuo iz trgovačke povijesti zemalja ugarske krune." Mole: 1. da se izgradi pruga Novi - Bihać - Otočac - Senj s ogrankom od Otočca u Gospić i to kao državna pruga; 2. da troškove izgradnje te pruge snosi ugarska vlada; 3. da se ne izvede pruga Oštarije - Bihać i Blata - Doljani. Kako bi ojačali svoju molbu, oni se pozivaju i na carevu naredbu od 15. srpnja 1881. o sjedinjenju krajiškog područja s banskim područjem, ističući da je opstanak Otočke imovne općine najlaganije osigurati upravo željezničkom komunikacijom prema moru. *Spomenica* završava napomenom da čitavo okružje očekuje rješenje ministra, i "Bog nasporio svaki korak Vaše Preuzvišenosti u ovoj našoj prevažnoj stvari na boljak ovoga dijela Hrvatske i cijele države!" *Spomenica* je odobrena bez primjedbe od vijećnika i ministru Lukacsu predali su je 20. prosinca 1894. predsjednik Trgovačko-obrtničke komore Ladislav Krajač i potpredsjednik Fran Vrbanić, a Sebald Cihlar objasnio je značenje te pruge za Senj. Lukacs je dao dugoročno obećanje, ali je rekao Senjanima da postoje prioriteti kao što je pruga do Galicije i željeznička mreža do Erdelja.[58] Delegacija je na povratku iz Budimpešte svratila i do Khuena u Zagreb, i on je uvjetovao svoju podršku Senjanima s pet točaka: 1. Gornja Krajina treba biti spojena sa Senjom; 2. gornjokrajinski se krajevi moraju vezati uz Bosnu; 3. mora se voditi računa o eksploataciji šuma u Gornjoj Krajini; 4. gornjokrajiška željeznica mora biti vezana za državne željeznice; 5. gornjokrajiška željeznica mora biti vezana i sa Zagrebom. Senjani su zamolili za pomoć i hrvatskog ministra Imbru pl. Josipovića, koji im je obećao podršku.

Ta izvanredno sastavljena *Spomenica* otisnuta je i kao samostalna brošura, te je izazvala poprilično bure u svim krugovima koji su gledali na Hrvatsku i Bosnu samo kao na gospodarsku koloniju, ne vodeći računa o tome da se pruge grade radi potreba stanovništva kroz koji prolaze, a ne radi izvoza šumskog i rudnog bogatstva.

Velikih problema oko izgradnje željeznice imali su i Osječani. Tajnik osječke Trgovačko-obrtničke komore Nikola A. Plavšić poslao je Cihlaru svoju brošuru *Das slavonische Localeisenbahnnetz und die Pakra - Lonjathal - Bahn in ihrer Bedeutung fur die fernere Ausgestaltung unseres Seehandverkehres im Hafen von Fiume,* u kojoj se traži i osposobljavanje senjske pruge za promet, jer da je riječka željeznička stanica jednostavno preopterećena. Na sjednici komore 20. prosinca 1894. zaključeno je da se Plavšiću zahvali za to

[58] *Obrtnik*, 3, 20. 1. 1895, 20.

mišljenje.[59] Svakako je zani-mljivo pismo Sebalda Cihlara Nikoli Plavšiću u kojem se pokušava stvoriti blok Osijeka i Senja za uključivanju tih dvaju gradova u željezničku mrežu. (Prilog 1)

Upravo je u Senju 15. rujna 1895. održan sastanak svih triju trgovačko-obrtničkih komora Hrvatske i Slavonije (Zagreb, Osijek i Senj), te je dogovoreno da se podrži izgradnja pruge Sisak - Senj - Rijeka s ogrankom Otočac - Gospić.[60] Taj plan podržavao je i Vladimir Olivieri 10. veljače 1895. moleći senjskoga saborskog zastupnika da podrži tu akciju, kako ne bi "Senj doživio možda posljednji i najkobniji poraz i očitu propast".[61] Naime, Nikola Plavšić dobio je 1896. pretkoncesiju za željezničku prugu drugog reda koja bi vodila od Karlovca do Knina, i to 185 kilometara na hrvatskoj i 22 kilometra na dalmatinskoj strani. No istodobno se radilo i na Unskoj pruzi, koju je dobio drugi koncesionar, pa Plavšić moli da se dade prednost Ličkoj pruzi, kako se ne bi ponovio slučaj kada je tijekom zime 1894./95. Lika tjednima i mjesecima bila doslovce izolirana od svijeta.[62] No ta je pruga činila bespredmetnima nastojanja Senjana da se do Bihaća dođe željeznicom s juga, tj. od strane Senja. U Rijeci su se 16. rujna 1897. pod predsjedanjem Lavoslava Krajacsa sastali tajnici senjske, zagrebačke i osječke trgovačko-obrtničke komore, te je pod drugom točkom Cihlar izvijestio o važnosti da se izgradi pruga od Senja do Gornje Krajine.[63] To je ponovno obrazloženo 8. i 9. listopada 1897. u Osijeku na sastanku komora. "Iznesen je prvobitni Knežićev projekt, u kojem je tajnik komore g. Seb. Cihler vrlo liepo i temeljito obrazložio važnost rečene pruge, koja bi imala spojiti Sisak i Senj."

Sebald Cihlar je zajedno s tajnikom Zagrebačke komore Milanom Krešićem i osječkim tajnikom Nikolom A. Plavšićem izradio nakon toga veliku *Spomenicu* o problemima gospodarstva za sve tri trgovačko-obrtne komore, te je *Spomenica* predana ministru trgovine barunu Danielu. Ta je *Spomenica* nastajala dugo vremena i izražavala je nezadovoljstvo i Osijeka i Senja što ostaju izvan mreže željezničkih pruga. "Rečena pruga bi bila nastavak nutarnjih željezničkih mreža iz prvog našeg trgovačkog grada na kopnu, Siska, te preko Banovine i gornje Krajine, prolazeći blizu glasovitih Plitvičkih jezera, obuhvatila senjsku luku, posebnim krilom preko Otočca - Gospić, a od senjske

[59] *Isto.*

[60] *Isto.*

[61] Gradski muzej Senj. Prijepis pisma Vl. Olivieria. Zahvaljujem prof. Anti Glavičiću na ovom podatku.

[62] Hrvatski državni arhiv, Ostavština Plavšić, kut. 3. *Memorandum über die ungarisch-kroatisch-dalmatinische Verbindungsbahn*, (Agram, 1896).

[63] *Obrtnik*, 27, 20. 9 1897, 212.

luke duž Hrvatskog primorja Rieku. Sačinjavala bi takvu mrežu, koja bi preporodila čitavu ličko-krbavsku županiju, Hrvatsko primorje i grad Senj, a u Rieku kao trgovački emporium navrnula na ovu najveći dio njezinoga prometa.[64] No dok je za željeznički kolodvor u Osijeku ipak odobreno 120.000 forinti, Senj nije dobio ništa."[65]

Međutim, i na županijskoj skupštini pod predsjedanjem Bude pl. Budisavljevića zaključeno je 21. siječnja 1898. da se zatraži izgradnja pruge od Siska kraj Plitvičkih jezera preko Otočca u Senj, a od Otočca drugim krakom preko Gospića, Gračaca, Zrmanje u Knin. Od Senja je trebala ići željeznica do Rijeke. Bila je to reakcija na projekt pruge Ogulin - Bihać. Otočki obrtnici i trgovci pod predsjedanjem Jure Žagara podržali su izgradnju pruge Sisak - Senj, pa je Sebald Cihlar opet po tko zna koji put izložio potrebu izgradnje te pruge. U raspravu se uključio i otočki župnik I. Ibel, te je upozorio kako se u Bosni gradi velik broj željeznica, a Lika i Krbava potpuno su zanemarene. Odlučeno je da se ponovno pošalje deputacija Ličko-krbavske županije ministru u Budimpeštu i banu Khuenu Hedervaryu.[66] No intervencija je očito bila neuspješna. Iz članka *Prometne prilike liesom - dopis iz Senja* od 14. 9. 1900. vidi se da su prometnice u Lici "stavljene u nedogledni zaborav".[67] No Senjani ne odustaju. Senjska trgovačka komora imala je 22. listopada 1900. izvanrednu sjednicu na kojoj se opet tražilo da se željeznička veza od Bihaća na Rijeku gradi preko Otočca i Senja, jer da to najbolje odgovara i Rijeci i Hrvatskom primorju i Senju, te su zamolili i ministra trgovine i bana da podrže taj prijedlog, moleći Riječane da ne budu protiv ove gradnje, ako se ne bude gradilo dalje od Senja prema Rijeci.[68] Na četvrtom sastanku hrvatsko-slavonskih trgovačkih obrtničkih komora u Zagrebu, pri otvorenju Trgovačko-obrtnog muzeja 1904., složile su se opet sve komore da Senj treba dobiti prugu. Pod pritiskom tih čvrstih stavova dana je iste godine dozvola za pripremne radove, ali čini se da se dalje od zaključka da bi Senj trebao biti najvažnija primorska trgovačka luka, nije ni sada došlo, jer je došlo do riječke i zadarske rezolucije, a koalicionaši su zajedno s Mađarima gledali na senjske zahtjeve s velikom nesnošljivošću. Cihlar se opet tuži u izvještaju: "Kao što već godine i godine, sve od postanka ove žalostne zastupnice trgovine, obrta i prometa u

[64] Gradski muzej Senj. Kopija članka Vladimira Olivieria *Projekti gornjo-krajiške željeznice.*

[65] *Obrtnik.* 23. 10. 8. 1897.

[66] Gradski muzej Senj. Kopija članka Vladimira Olivieria *Pišu nam iz Otočca.*

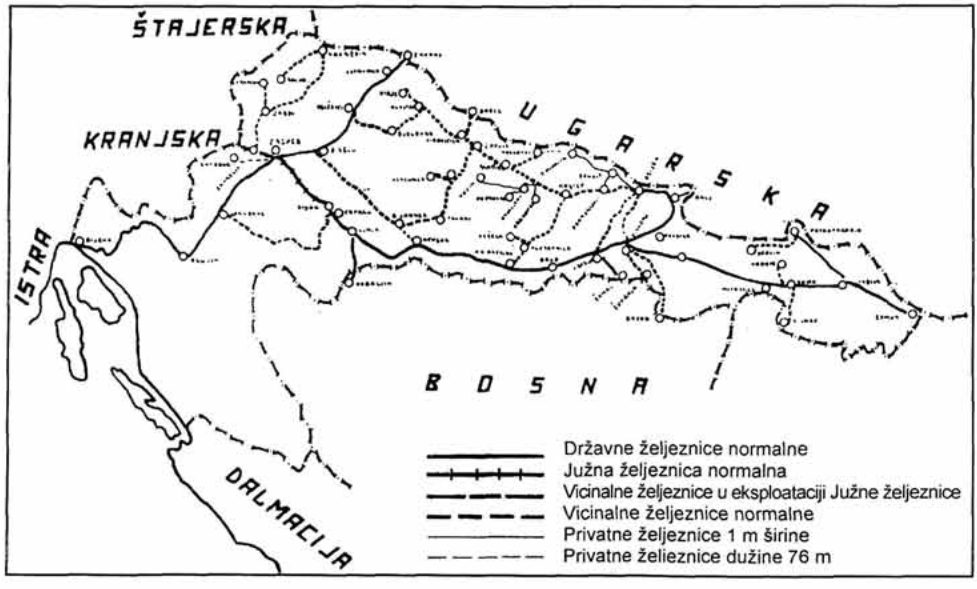
[67] Gradski muzej Senj. Kopija članka *Prometne prilike liesom - dopis iz Senja.*

[68] Gradski muzej Senj. Kopija članka Vladimira Olivieria *Željezničko pitanje. Pismo iz Senja 23. X. 1900.*

ovom kamenom i gorovitom dielu zemlje, vapi opet naš glas u pustinji za željeznicom, koja bi ga zadahnula boljim, kulturnijim životom."[69] Senj je bio i ostao jedino sjedište trgovačko-obrtničke komore u državi, a vjerojatno i u Europi, koji nije imao željezničku prugu.

Pojačano je iseljavanje stanovništva iz čitavog ovog kraja, jer ribarstvo, tvornica duhana i sitna drvna industrija ne može pružiti dovoljno zarade za život svih stanovnika. Dr. Igor Karaman istražio je da je 1869. u Senju živjelo 3.177 stanovnika, 1890. samo 2.785, a tek tada počinje mali porast, tako da je 1910. imao Senj 3.293 stanovnika, što je bilo samo 3,65% više nego 1869. godine.[70]

Zanimljivo je kako se ocjenjivala lička, odnosno dalmatinska pruga, koja je predviđala gradnju pruge od Karlovca na Knin preko Slunja, Petrova sela i Donjeg Lapca, a prijedlog je podnio Ljubo Ožegović. Senjani su odgovorili planom koji je objavio I. Križanić u brošuri *Lička željeznica*, s time da bi se pruga od Karlovca do Senja gradila preko Veljuna, Slunja, Rakovice, Drežnika,



Sl. 4. Pregledna karta željezničkih pruga u Hrvatskoj 1910. (Z. JELINOVIĆ, 1957)

[69] *Glavni izvještaj o gospodarstvu, obrtu, trgovini i prometu u okružju Senjsko trgovačko-obrtničke komore za g. 1903. i 1904*, Senj, 1905, 25.

[70] I. KARAMAN, 1992, 83.

Plitvica, Otočca, Žute Lokve, pa tunelom dužine oko 10 km do Senja. Bio je predviđen i nastavak pruge od Senja do Rijeke.[71] Vodila se, dakle, oštra borba niz godina, a saborski zastupnik Drago Vlahović je u Hrvatskom saboru 11. travnja 1910. kritizirao prometnu politiku koja je onemogućila da se u projektu od Vrhovina do Otočca izgradi još 40 km, čime bi i Senj bio spojen željezničkom prugom, što "... bi bilo od neizmjerne koristi kako za narod gornje Krajine, toli za narod hrvatskog Primorja, jer je baš tim naravnim putem od vajkada trgovina tekla i prolazila".[72] Zadnjim carinsko-gospodarskim sporazumom između Austrije i Ugarske prije Prvoga svjetskog rata 1907. Ugarska je prihvatila gradnju ličke pruge, ali je ta pruga započeta tek 1912. i dovršena u ljeto 1925. Međutim, izdavanje pretkoncesije Magyar Bank es kereskedelmi (Mađarsko bankovno i trgovačko društvo) iz Budimpešte 6. 1. 1912., odnosno 10. 12. 1912., za izgradnju pruge Rijeka - Crikvenica - Selce - Novi, kao i davanje pretkoncesije Dušanu Plavšiću, sinu Nikole A. Plavšića, 1. kolovoza 1913. za izvođenje pruge Ogulin - bosanska granica prema Bihaću, pokazuje da se činilo sve kako bi se Senj zaobišao i izostavio od uključivanja u prometnu željezničku mrežu.[73]

Od 1918. do 1941. godine. Nakon Prvoga svjetskog rata ponovno se počelo raspravljati o potrebi da se izgradi pruga do Senja, kako bi se tom primorskom gradu pokušala vratiti uloga koju je imao u prometu Hrvatskog primorja u prošlosti. Svakako je zanimljivo da ing. Stjepan Szavits-Nossan, koji je od 11. 11. 1917. do 1919. bio zaposlen kod Državnih željeznica u Zagrebu i u Delnicama, nikada nije opisao borbu Senjana za željezničku prugu, iako je radeći na arhivskoj građi, detaljno istražio povijest cesta.

Senjani nisu mirovali ni nakon Prvoga svjetskog rata. Na anketi u Beogradu pri ministarstvu saobraćaja u lipnju 1920. istaknuta je potreba izgradnje pruge Bihać - Vrhovine - Otočac - Senj, a odavde preko Novoga u Bakar. Zaključak je iskazan pod točkom 9., a pruga Vrhovine - Senj stavljena je na peto mjesto između 28 pruga koje je trebalo izgraditi u novoj državi. Međutim, taj se zaključak očito nastojao poništiti, iako su u Ljubljani 13. 5. 1921. trgovačke komore donijele novu rezoluciju u kojoj je rečeno da je "s gledišta općedržavnih interesa" važno da se luke vežu bez favoriziranja s unutrašnošću jedino prema položaju, a da od Splita do Sušaka nema nikakva

[71] Z. JELINOVIĆ, 1957, 82-83.

[72] M. KOLAR, 1997, 160.

[73] J. GORNIČIĆ - BRDOVAČKI, 1952.

željezničkog spoja.[74] Izgradnju željeznice za Hrvatsko primorje stavila je među prioritete i glavna skupština Jugoslavenskih inženjera i arhitekata 1922.[75]

Inž. Milenković, koji je radio na novoj željezničkoj mreži jugoslavenske države, zalaže se za prugu Bihać - Split, ali i za prugu Bihać - Plitvička Jezera - Otočac - Novi - Senj - Bakar.[76] Međutim, Senjski željeznički odbor prigovorio je što Milenković nije izlaz na Senj planirao preko Vratnika, već ga je vodio krševitim obroncima Velebita preko Krivog Puta u Novi Vinodolski, a odande uz morsku obalu u Kraljevicu i Bakar. Po tom bi projektu senjska stanica ležala 480 metara iznad senjske luke, pa bi se imala spojiti s obalom posredstvom žičare ili zupčaste željeznice, što je svakako neprihvatljivo za grad koji se bavio trgovinom a ne turizmom. Usprkos protestu Konferencija za saobraćajnu željezničku mrežu Kraljevine S.H.S. 1926. prihvatila je pod točkom 35. Milenkovićev prijedlog.[77]

Senjski željeznički odbor radio je nakon Prvoga svjetskog rata pod predsjedanjem senjskoga gradonačelnika Vladimira Olivieria, koji je nastojao zainteresirati privrednike iz Primorja, Bosne i Like za senjsku željeznicu. Prijedlog da željeznica izađe na more u Senju dobro su prihvatili bosanski i lički posjednici, trgovci i industrijalci, jer su svi u izgradnji te pruge vidjeli svoj gospodarski interes. Međutim, pojavile su se i ideje da pruga treba ići preko Plitvičkih jezera do Bihaća. Drugi su pak isticali uređenje senjske luke, jer da Gornja Krajina i sjeverna Bosna gravitiraju prema Rijeci. Smatralo se da pruga treba ići od Plaškog (Jezera) u Bihać, jer da je neprirodan promet iz Gornje Krajine na Rijeku, koja je tada uostalom bila i trajno zatvorena za promet zbog talijanske okupacije, s nedovoljnom prihvatljivošću Sušaka, dok su drugi bili za izgradnju pruge preko Knina u Split. Nepoznati autor piše godine 1920.: "Promet preko Bakra odvija se na način koji je nedostojan kulturne Evrope".[78]

I usprkos riječkom izdvajanju, politički razlozi onemogućuju da Senj postane prirodan izlaz na more za svoje zaleđe. To se osobito vidjelo kada je 1924. otvorena Unska pruga Bosanski Novi - Bihać, kao početak pruge koja će se nastaviti na Knin. Mogućnost da se pruga od Bihaća nastavi i prema Senju, te da tako Senj preuzme izvoz i trgovinu s tim važnim i bogatim dijelom Bosne, a s druge strane da se preko Bihaća izvrši priključak Senja na

[74] V. HLAVINKA, 1927, 6-7.
[75] V. HLAVINKA, 1927, 14.
[76] MILENKOVIĆ, 1926.
[77] V. HLAVINKA, 1927, 16-17.
[78] *Trgovinski list*, 36, 11. 9. 1921; M. KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, 1990-1991, 51-55.

glavnu prugu Zagreb - Beograd, ponovno je uzvitlala duhove. Olivieri je naručio tehnički elaborat od profesora Tehničkog fakulteta u Brnu ing. Vinka Hlavinke, koji je više godina boravio u Zagrebu kao urednik *Vijesti Hrvatskog društva inžinira i arhitekata,* i koji je dobro poznavao prometne prilike u Hrvatskoj. On je načinio 1927. studiju o izgradnji pruge Senj - Bihać, koju je prof. V. Rivosecchi kao tajnik senjskoga Željezničkog odbora dao otisnuti u senjskoj tiskari. Senjska je željeznica sada trebala prolaziti kroz najvažnija mjesta Gornje Krajine: Petrovo Selo, Plitvička jezera, Vrhovine (gdje se trebala križati s Ličkom željeznicom), Otočac, a onda je trebala Vratničkim klancem izaći na more u senjsku luku kao prirodno središte Kvarnera.[79] U svojoj studiji Hlavinka govori i o specijalnim razlozima koji bi morali dovesti do izgradnje ove pruge, kao što su: 1. 150.000 hektara šuma na Velebitu, Kapeli i Plješivici koji bi se mogli racionalno eksploatirati dajući godišnji trajni etat od oko 300.000 kubnih metara drva, a u prvom naletu oko 6,000.000 kub. metara sječivog drva; 2. strateški razlog zbog Rijeke koja je pripala Italiji; 3. podignuće obrta, industrije i šumske industrije u Primorju i Gornjoj Krajini, osobito kada se izgrade hidrocentrale koje će iskorištavati Gacku kod Švice, Crnu Rijeku kod Ljeskovca i Unu kod Bihaća, jer ugljena u Gornjoj Krajini nema; 4. jeftini električni pogon za tu željeznicu koja bi morala biti električna; 5. izgradnja željeznice morala bi se vezati uz izgradnju vodospremnika na mjestima kroz koja bi prolazila pruga, te bi se moglo čak natapati livade u Gackom polju; 6. željeznica bi koristila turizmu, jer bi se doticala Plitvičkih jezera.[80] Hlavinka piše da bi se pruga gospodarski isplatila i zbog velikih šumskih kompleksa u unutrašnjosti i zbog oživljavanja staroga povijesnog puta. Bila je iskazana i cijena od 525,000.000 dinara, koliko bi ta pruga trebala stajati, a zamišljalo se da bi Imovna općina u Ogulinu i Imovna općina u Otočcu trebale dati građevni materijal, a možda i neku drugu pomoć da se ta pruga izgradi. Pruga se smatrala motiviranom i time što bi mogla biti elektrificirana, uz iskorištenje struje iz hidrocentrale kod Švice.[81] U Hlavinkinoj se studiji naglašava da izoliranje Primorja od unutrašnjosti ide u prilog Talijanima, koji kroz Rijeku i Zadar gospodare cijelom trgovinom Jadrana, a tranzitnim uvozom i izvozom vežu u svoju gospodarsku sferu i Hrvatsku, Slavoniju, Bosnu, Sloveniju i Srbiju.[82] Naglašavaju se i ponavljaju već toliko puta rečene stvari o ulozi Senja u

[79] V. HLAVINKA, 1927, 11.

[80] V. HLAVINKA, 1927, 13-14.

[81] *Trgovinski list*, 39, 26. 9. 1927.

[82] V. HLAVINKA, 1927, 8.

prošlosti i o važnosti Senja za njegovo zaleđe. Posebno je zanimljiva usporedbena analiza odnosa željeznice Senj - Bihać prema željeznicama Ogulin - Split i Bihać - Knin - Split, koja do danas nije izgubila na vrijednosti.[83] Iz Hlavinkine studije vidi se da se sve u prošlosti činilo kako bi hrvatski Senj bio i dalje prometno, trgovački i kulturno izoliran, pa Hlavinka, kritizirajući politiku Mađara u prošlosti, ističe da tako ne treba biti u novoj jugoslavenskoj državi, ne želeći, dakako, istaknuti da se odnos prema Senju nije nimalo promijenio ni u novoj državi. Hlavinka piše: "Osim Splita mora se uzeti obzir i vitalne interese Kvarnera, koji traže, da se središte njegove obale, Senjska luka, spoji tranverzalnom željeznicom Senj - Bihać sa njezinim zaleđem. Ovo je čin *elementarne pravednosti* spram svih državljana, dokumentovan razlozima privredne, trgovačke, političke i strateške naravi sjevernog Jadrana."[84] Hlavinka smatra da pruga Senj - Bihać ima značaj državne željeznice i da se treba graditi državnim sredstvima kao i Lička željeznica, jer da to nije vicinalna željeznica. Hlavinka zaključuje: "Grad Senj je uslijed toga, što je trgovački saobraćaj krenuo željeznicama drugim putem, osiromašio, njegova skladišta su prazna, građanstvo je propalo, a u gradu vlada besposlica i glad. U luci je tiho, pa ipak narod u zamjernoj ljubavi za svoj grad heroično podnaša svoje nezasluženo stradanje, a nada se ljepšoj budućnosti, bar takovoj kakova je bila njegova prošlost. Od Madžara se nije moglo puno očekivati, ali sada se očekuje, da vlada S.H.S. napravi što su vremena skrivila".[85] Ovu *Spomenicu* potpisali su Viktor Rivosecchi, ing. Hlavinka i Vladimir Olivieri, koji je tada bio predsjednik Željezničkog odbora, no sudbina ove dobro izrađene *Spomenice* bila je jednaka kao i sudbina svih sličnih senjskih elaborata za vrijeme Austro-Ugarske Monarhije - odložena.

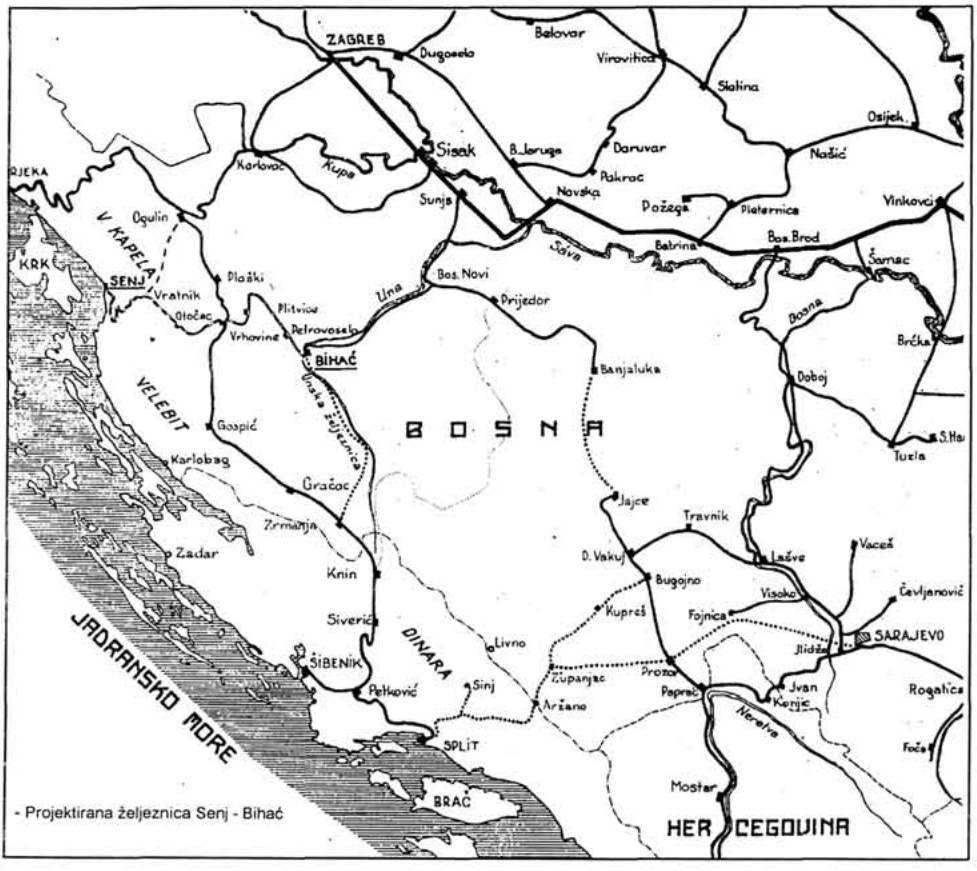
Nakon potpisivanja sporazuma Cvetković Maček i stvaranja Banovine Hrvatske Senjani ponovno pomišljaju da će se njihov položaj promijeniti osobito kada se izgradi hidrocentrala koja će iskorištvanjem Gacke i Like omogućiti polet industrije. U Ogulinu je održana potkraj 1939. gospodarska konferencija, ali neki čvrsti zaključak o željeznici nije donesen, iako je narodni zastupnik HSS-a za grad Senj Matija Moguš to očekivao.[86] No želja za željeznicom, a i nada da će se to realizirati, kod Senjana je još uvijek tinjala. Posljednji takav prijedlog iznio je dr. Ivan Krajač na početku 1941., predlažući izgradnju željezničke pruge od Oštarija ili Josipdola u pravcu Senja. Krajač je

[83] V. HLAVINKA, 1927, 17-20.

[84] V. HLAVINKA, 1927, 23.

[85] V. HLAVINKA, 1927, 23.

[86] *Hrvatski dnevnik*, 27. 9. 1939, 8.



Sl. 5. Projektirana željeznica Senj - Bihać nakon Prvoga svjetskoga rata (Z. JELINOVIĆ, 1957)

upozorio da Senju kao prirodno geografski danoj i kroz čitavu historiju i prethistoriju afirmiranoj pomorskoj luci određuje smjer gravitacije Jadransko more, koje je otvoreno samo prema jugu, a potpuno zatvoreno sa sjevera. On ističe da je Rijeka Senju bila počevši od ideje o monopolnoj željeznici "krvnik" i na kopnu i na moru, te da je stoga Senj propao, ali da je životna snaga Senja toliko jaka da je uzdržao svoje mjesto odmah iza najvećih naših luka i 1930. u robnom i osobnom prometu i u eksportu u inozemstvo.[87] Zanimljivo je da je taj prijedlog odmah naišao na žestoke protivnike.[88] I veliki župan župe Podgorje i

[87] I. KRAJAČ, 1940, 11-12; I. JELIĆ, 1965, 127.
[88] *Primorje,* 15. 4. 1941.

Vinodol prof. Miroslav Sušić istakao je 1942. da Senj treba dobiti željezničku vezu sa Zagrebom.[89]

Zaključak. Ovom radu ne treba zaključak. On pokazuje stogodišnju borbu Senjana da njihov grad dobije željezničku prugu, očekujući od pruge mnogo više nego što bi ta pruga donijela. Senjski željeznički odbori bore se uporno i s dobrim argumentima, no oni koji su davali odobrenja, a i sredstva, bili su nesmiljeni prema ovom starom hrvatskom gradu, te su bez mnogo argumenata odbijali senjske prijedloge, ili već dana odobrenja poništili. Zbog svega toga mislim da razloge zašto Senj nikada nije dobio željezničku prugu treba tražiti u domeni politike, a ne gospodarstva, a tako je bilo do 1918., ali i poslije do godine 1941. Željeznica je bila i ostala san senjskih građana.

Literatura:

Johann CIOTTA, *Fiume und seine Eisenbahnfrage*, Rijeka, 1864.

Achiles CLAVEL, *Denkschrift ueber die Nottwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Semlin nach Fiume*, Wien, 1864.

Antun ČOP, *Pitanje o željeznici na našem saboru i zaključak karlovačkog odbora za željeznicu*, Zagreb, 1966.

Antun ČOP, *Hrvatsko-slavonske željeznice*, Zagreb, 1870.

Das Donau - Adria - Bahnnetz, Wien, 1865.

Das Projekt einer Eisenbahn Semlin - Fiume mit Abzweigung nach Zeng, Ossek und Brod, Wien, 1864.

Miroslava DESPOT, Senjska Trgovačko obrtnička komora, *Senjski zbornik*, 1, Senj, 1965.

Josip GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, *Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918.*, Zagreb, 1952.

Mirjana GROSS - Agneza SZABO, *Prema hrvatskome građanskom društvu*, Zagreb, 1992.

Vinko HLAVINKA, *Željezničke veze pristaništa Kvarnera sa osobitim obzirom na željeznicu Senj - Otočac - Plitvička jezera - Bihać*, Senj, 1927.

Z. JELINOVIĆ, *Borba za jadranske pruge i njeni eknomski ciljevi*, Zagreb, 1957.

Ernst Adolf JOANELLI (E.A.J.), *Die Semlin - Fiumaner - Eisenbahn*, Wien, 1863.

Ernst Adolf JOANELLI, *Die kroatische Eisenbahn Frage mit besonderem Hinblick auf die allgemeinen Verhalttnisse des Oesterreichischen Ausfuhrhandels an's adriatische Meer*, Agram, 1852.

[89] *Novi list*, 1942, br. 80.

Igor KARAMAN, Ekonomske prilike Senja i Karlobaga u XVIII. i XIX. stoljeću, *Jadranske studije*, Rijeka 1992.

Mira KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Gradnja bakarske pruge, *Jadranski zbornik*, 14, Rijeka, 1990-1991, 51-80.

Mira KOLAR, Senjski gospodarstvenik i političar Drago Vlahović, *Senjski zbornik*, 24, Senj, 1997.

Ivan KRAJAČ, *Senj. Zaleđe i otočje. Definitivna ekonomska i upravna organizacija po zakonima tla, geografskoj pripadnosti i prirodnoj prometnoj gravitaciji*, Zagreb, 1940.

Franz KREUTER, *Denkschrift uber die Eisenbahnverbindung des Banates und der Donau mit dem adriatischen Meere*, Wien, 1865.

Franz KREUTER, *Die Verbindung der unteren Donau mit dem adriatischen Meere durch die Eisenbahn von Semlin nach Fiume*, Wien, 1848.

Branko KRMPOTIĆ, Vatroslav Cihlar (1896-1968), *Senjski zbornik*, 5, Senj, 1973.

Šime PERIČIĆ, Pomorstvo Senja u prošlosti, *Vjesnik Povijesnog arhiva u Rijeci*, 38, Rijeka, 1996.

Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863*, I-II, Zagreb, 1875.

Karoly SZATHMARY, *Az Alfold es Fiume*, Pest, 1864.

Mirko VALENTIĆ, Osnovni problemi u ekonomici hrvatsko-slavonske Vojne krajine, *Historijski zbornik*, 18, Zagreb 1965.

Mirko VALENTIĆ, Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskoga poduzetničkog građanstva u XIX stoljeću, *Povijesni prilozi*, 9, Zagreb, 1990, 37-84.

Franz VANIČEK, *Ein arbeitsames Leben*, Esseg, 1889. Autobiografija.

Franz VANIČEK, *Uspomenica senjskoga željezničkog odbora vrh hrv. - slav. željezničkoga pitanja*, Zagreb, 1862. Brošura je objavljena iste godine i na njemačkom pod naslovom *Promemoria des Zengger Eisenbahncomites zur kroat. - slav. Eisenbahn.*

Prilog 1.

Pismo tajnika senjske Trgovačko-obrtničke komore Sebalda Cihlara tajniku osječke Trgovačko-obrtničke komore Nikoli A. Plavšiću godine 1895.[90]

[90] Hrvatski državni arhiv, Ostavština Plavšić, kut. 24, Lička željeznica. Tajnik Nikola A. Plavšić nije se pokazao Cihlarovim iskrenim prijateljem. On se bavio željeznicama u istočnom dijelu Hrvatske, brinući se za veze Osijeka s Bosnom i Srijemom, i izlaskom na more mimo Zagreba. Njegov sin Nikola Plavšić, građevni nadsavjetnik kod bosanskih željeznica, bio je 5. studenog 1918. pozvan od povjerenika za željeznice Većeslava Wildera pri Narodnoj vladi Narodnog vijeća S.H.S. da preuzme izgradnju Ličke željeznice, pa je 26. studenog 1918. dobio koncesiju za tu prugu koju je

U Senju 18. travnja 1895.

Velecienjeni moj prijatelju!

Dugo te ostavljam bez odgovora na Tvoj mi vrlo mili list od 5. o.m. Nu lako Ti je shvatiti moje zakašnjenje. U tako važnoj stvari moram se obazirati na naše javno mnienje te saznati prije, nego ću odgovoriti, kakovo je mišljenje o utjecaju zasnovane pruge na naše gospodarstvo i ostale javne potrebe.

Danas mi je drago napokon odgovoriti.

Po mojem sudu željeznička pruga, koja bi svezala primorje sa Siskom, bila bi za nas od velike koristi, te se može pouzdano očekivati, da ćemo ju odavle bez iznimke podupirati. Ali jedan uvjet postavlja se dakako na takovu podporu i to uvjet, koji nedopušta koncesiju. Grad Senj kao najglavnija trgovačka točka u našem primorju poslije Rieke, kojemu si tako liepo mjesto dosudio u svojoj brošuri o lokalnoj željezničkoj mreži slavonskoj, mora doći svakako u glavnu prugu kao njezina ponajvažnija primorska postaja. On ima pravo na to već reć bi historički, *jer prva željeznička pruga u Hrvatskoj bila je zasnovana g. 1845. od Siska do Senja.* Drugo, prometna njegova vriednost i sposobnost na moru zahtieva, da se druga željeznička pruga iz nutarnje zemlje k moru nevije dalje uz more daleko od njega, već da prolazi kroz sam grad Senj. A hoće i tehnička strana zagovarati će taj opravdani trgovačko-prometni zahtjev, jer je preko Vratnika do Senja najzgodniji silaz kao preko najniže točke na Velebitu.

Mi smo dakle posvema s Tobom i s Tvojim hvale vriednim nastojanjem te ćemo Ti pružiti svaku našu moguću podporu, ali Ti ćeš sam dobro uvidjeti, da nemožemo pristati na nikakvo obilaženje senjske luke, da bi se željeznica spuštala k moru *daleko od Senja izmedju Senja i Novoga*, a sa Senjem bila možda spojena samo posebnim ogrankom. Proti takvoj svezi morali bi svi listom ustati, jer bi se tako ovaj grad opet zapostavio na neizbježivu veliku štetu njegovu, koja bi priečila njegovo ojačanje i njegov razvitak. Mi držimo, da bi naš glas bio gore uslišan, jer je prodrlo uvjerenje, da se Senj nesmije dalje

onda produžio ban dr. Tomislav Tomljenović. No sredstva koja su obećale dati za tu prugu Srpska štedionica i Prva lička štedionica u Gospiću, nisu realizirana, pa je i gradnja obustavljena. U traženju novih sredstava Nikola Plavšić se obratio na Zemaljsku banku u Zagrebu (Prije Hrvatska zemaljska banka d.d. u Osijeku, a kasnije Jugoslavenska banka), koju je vodio njegov brat Dušan Plavšić, te mu je ovaj otvorio tekući račun kod banke, a onda je i Ministarstvo saobraćaja polovicom 1919. odobrilo 2,200.000 kruna za izgradnju pruge od Vrhovina do Gospića. Velikih poteškoća je bilo opet za prugu od Gospića do Gračaca, i Ministarski savjet je dao 12,000.000 kruna, ali je ministar saobraćaja Josip Korošec prekinuo tu gradnju 1920. tvrdnjom da se ne vrši pravilna kontrola trošenja sredstava, a zapravo zato da država sama preuzme gradnju te pruge.

ni u čem vriedjati i oštećivati. I na Rieci izjavio nam je ministar[91] to uvjerenje, rekav, *da ojačanje Senja leži u interesu Primorja i Rieke.* Molim Te zato uvaži ove moje rieči u svojem nastojanju, te nemoj da nam nova željeznička osnova daje povoda kakvoj protivnoj akciji, koja bi bila svakako na putu njezinu izvedenju. Osnova se može sasvim dobro prilagoditi našim potrebama bez ikoje poteškoće, *ako prime Senj kao prvu primorsku luku u svoju glavnu prugu, koja bi dalje imala zakrenuti put Rieke.* Moji se nazori doduše neslažu s projektiranim spojenjem Primorja sve do Rieke, jer nedržim, da može obalna željeznica nama koristiti. *Naše primorje nije niti tako jako napučeno, niti industrijalno jako, da bi tu potreba zahtievala uz obalnu komunikaciju* po moru još takovu komunikaciju po kraju. *Obalna će pruga biti takodjer zaprekom pomorsko-prometnomu razvitku naše obale.* Primorske luke nemogu oživjeti van komunikacijama iz nutrinje. *Svezu riečku-senjsku mogu posve dobro podržavati parobrodi.* O tom sam se izjavio pobliže bivšemu našemu *ministru Lukaču*, koji mi je zahvalio na razjašnjenju. Ali ja sad neću da iztičem moje nazore, neka se radi bez svakoga prigovora, samo da nebudemo duže pastorci u željezničkom darivanju.

Danas Ti šaljem i poželjene njekoje naše predstavke u pogledu željeznica. Najviše se *tiču željezničke sveze Senja s Krajinom i Bosnom*, koja bi ostala ipak neriešena osnova Sisak - Senj - Rieka. Nu u koječemu bit će Ti naše publikacije ipak na uslugu. Svakako bi bilo najbolje, da Tvoje družtvo nastoji doći do svih *dosadanjih predradnja za prugu Senj - Bihać - Novi*, jer to je veoma dragocjeni obilati materijal, koji u sadašnjoj priliki bi najbolje poslužio. *Baštinica pok. Dr. Jakobovića*[92] *bila bi pripravna prodati* sve uz povoljnu cienu, a zašto bi nagradila svakoga dobroga posrednika. Uz te tehničke radnje bilo bi olakšano trasiranje *zgodnoga prolaza preko Vratnika*, o kojem si mi drugom prigodom pisao, *jer taj je prolaz temeljito proštudiran i riešen.* Moram još dodati, da razvitak željeznice od Siska do Senja s prelaznom točkom na Vratniku doveo bi tu željeznicu takodjer u najsgodniju svezu s prugom, koja bi se morala potegnuti jednim pravcem *do Bihaća i dalje do bosanskoga Novoga,* a drugim pravcem *od Otočca put Gospića*, da se željeznička mreža u gornjoj Krajini izgradi u najpovoljnijih po nju linijah.

Nadam se, da ćeš želje i nazore moga druga svakako uzeti osbiljno u obzir, a bilo bi mi ugodno, da se mogu ovom sgodom privesti dobromu upotrebljenju sve dosada izvršene vrlo obsežne radnje bivšega našega konce-

[91] Daniel.

[92] Koncesionar dr. Jakob Jakobović imao je kompletnu dokumentaciju. Nisam uspjela utvrditi kod koga je ta dokumentacija završila.

sionara, što Ti takodjer posebno preporučam. Bude li potreba bilo kakva razjašnjenja ili druge kakve pomoći, izvoli se samo obratiti na mene. Pripravna ćeš me naći uviek, premda su mi naši radikalci nastojali izkazati *zahvalnost za moje študije o željezničkom pitanju samo porugom i psovkom.* Ako bi bilo od potrebe i Ti bi to želio, da dodjemo na ustmeni domjenak o stvari, to izvoli nam samo svoju želju izporučiti. Ako nebi mogli u Osieku, a ono bi mogli možda u Zagrebu urećí sastanak. Piši dakle.

U pogledu vike radi monografije[93] nebudi tako tankoćutan. Svakako bilo bi bolje, da u takovih stvari postupamo složno, kad u Ugarskoj izazivaju. Zašto ta nesrećna monografija nije mogla nositi odmah naslov, kako ga naši zakoni zahtievaju? Ili neka nas izključe od djela. Naš Ti je zaključak poznat a po mojem mnienju izpravan. Narivavat se opet nesmijemo, ako nas naslovom odbijaju. Mi smo, brate, i bit ćemo izmedju bata i nakovala. Zato nas tuku jedni i drugi. Ali Ti imaš barem pristojan materijalni položaj, ja pako još k tomu kuburim. Hvala Bogu!

Primi srdačno pozdravlje, koje Ti šalje

Tvoj iskreni sudrug

S(ebald) Cihlar[94]

DIE SENJER EISENBAHN

Zusammefassung

Die politische Zerspaltung des kroatischen Gebietes und die politischen Gruende verhinderten den natuerlichen Bau der Bahnlinie vom kroatischen Innenland her bis zum Meer und die Anschliessung der Bevoelkerung im Hinterland der Lika an das Verkehrssystem. So war zur Zeit der Monarchie, vor und nach dem Vergleich, und von 1918 bis 1945. Senj als ein ultrakroatischer Hafen am kroatischen Kuestenland durfte diese Bahnlinie nicht bekommen, und bekam sie auch nie, sogar dann nicht, als die Moeglichkeit geoeffnet wurde, die elektrischen Eisenbaehner mit dem Strom aus seiner Hydrozentrale zu bewegen.

Doch, in allen Plaenen ueber den Bau der Bahnlinien haben die Senjer ihre Stelle erkaempft, wenn auch nicht vor der Erbringung des Plans, sondern erst spaeter. So war es im Plan von Knežic 1829 und 1838 und nach der Eisenbahn-Konferenz in Zagreb 1864. Allerdings hat der Bau der Bahnlinie Karlovac - Rijeka im J. 1873 die Realisierung dieses Plans nicht nur verlangsamt, sondern auch verhindert. Nachdem Bosnien dem Oesterreich-Ungarischen Reich angeschlossen worden war, kaempften die Senjer wieder fuer die Bahnlinie bis zu Bihac, und

[93] Vjerojatno *Spomenica senjske, zagrebačke i osječke komore* iz 1894.

[94] Sebald Cihlar (Hermanovo, 1844. - Zagreb, 1907.) bio je po struci učitelj. Od 1878. tajnik Trgovačko-obrtničke komore u Senju, te je radom na probitcima područja koje je spadalo pod Komoru, imao velikog utjecaja na gospodarski razvoj Senja, Primorja i Like.

waren mit allen Varianten einverstanden. Nach 1918 wollten sie noch immer die Idee der Bahnlinie nicht verlassen, und hofften wenigstens den Anschluss an die dalmatinische Bahnlinie bei O{tarije und Vrhovine zu bekommen. Dabei wurden sie in ihren Forderungen immer mehr bescheiden und hatten immer weniger Hoffnung.

Die Senjer hoften zuerst, dass die Behoerden der Militaergrenze ihre Bahnlinie mit den Geldmitteln des Grenz-Fondes bauen werden, solange sie im Rahmen der Kraina bleiben, und spaeter erwarteten sie die Staatshilfe und waren bereit sich mit allen materiellen Mitteln fuer den Bau der Bahnlinie zu engagieren, die der Stadt Senj und dem Hinterland das Leben geben koennte.

Dieser Artikel gibt viele Beweise fuer die Varianten der Senjer Bahnlinie und bespricht die Intrigen die den Kampf um diese Linie begleiteten, und die berechten Gruende, mit denen die Senjer die Anschliessung an das europaeische Eisenbahnnetz gesucht haben. Es bestehen Dokumente ueber die Bemuehungen der Senjer diese Eisenbahnlinie zu bekommen, und diese Arbeit ist ein Versuch diese Bemuehungen zu schildern.

THE RAILWAY OF SENJ

Summary

Political factionalism of the Croatian territory and political reasons as well have rendered impossible construction of the railway-tracks from the Croatian inland to the coast. The population of Lika's hinterland remained so isolated not only during the Monarchy before and after the Settlement, but also in the 1918 and all the time until 1945. Senj, as a very Croatian port on the coast with Lika in its hinterland, was never supposed to get the railway not even when they had the possibility to have the trains driven by the electrical power from their hydro-power plant. Anyway, in all the plans for the construction of the state railway Senj has always known to secure its place therein either before or after the plans were issued. Such an example was the Knežić project from the 1829 and 1838 and after the Railway Conference in Zagreb in 1864. The realisation of plans for building the railway of Senj was, of course, delayed for several years by building Karlovac-Rijeka railway in 1873. After the Bosnia was incorporated in the Austro-Hungarian monarchy, Senj have continued their struggle for the railway to Bihać approving any possible solution whatsoever. After the 1918 they still do not recede from their railway, awaiting at least the connection to the Dalmatian railway at Oštarije and Vrhovine, all the time hopelessly lowering their requests. They were expecting that the railway might be built by the Croatian Border authorities with their funds, while they were incorporated in the Croatian Military Border. Afterwards they relied their hopes on the state funds only, being prepared to offer all the available material resources of their own. This paper gives so the opportunity to grasp numerous solutions and intrigues interlacing the railway of Senj as well as the justified arguments Senj was presenting in view of being connected into the European railway network. Documentation that displays the efforts of Senj in trying to get their railway is very extensive indeed and this work is nothing else but an attempt to duly represent their endeavours accordingly.